UNIVERSITÉ DE LAUSANNE
FACULTÉ DE DROIT

La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)

THÈSE
de licence et de doctorat
présentée à la Faculté de droit de l'Université de Lausanne

par

Mari-Carmen Nickel-Lanz
licenciée en droit

Hambourg
Offsetdruck Heym & Schierhorn
1976

UNIVERSITÉ DE LAUSANNE
FACULTÉ DE DROIT

La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)

THÈSE
de licence et de doctorat
présentée à la Faculté de droit de l'Université de Lausanne

par

Mari-Carmen Nickel-Lanz

licenciée en droit

Hambourg
Offsetdruck Heym & Schierhorn
1976

IMPRIMATUR

Le Conseil de la Faculté de droit, sans se prononcer sur les opinions de l'auteur, autorise l'impression de la thèse de Mme Mari-Carmen NICKEL-LANZ, candidate à la licence et au doctorat en droit, intitulée: „La convention relative au contrat de transport international de marchandises par route". (CMR)

Le Doyen de la Faculté de droit:

Jean Gauthier

Lausanne, le 8 juileet 1976.

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

A mes parents

A Dietmar

INTRODUCTION

1. La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, appelée CMR,[1] est la dernière en date des conventions unifiant le droit du contrat de transport international de marchandises.[2] Après la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer, (CIM), du 14 octobre 1890, la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (CB), du 25 août 1924, pour les transports maritimes, et la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (CV),[3] du 12 octobre 1929, il a fallu attendre jusqu'à la dernière après-guerre pour que les gouvernements européens consacrent leurs efforts d'unification aux transports par route. L'infrastructure ferroviaire avait subi de nombreuses destructions pendant les hostilités et ne suffisait plus à répondre aux besoins de l'économie. La route fut appelée tout naturellement à colmater cette brèche. Il s'avéra très vite que le véhicule automobile prendrait un rôle toujours plus important, même lorsque les conséquences de la guerre seraient effacées. La nécessité d'une réglementation internationale des transports routiers devenait pressante.

L'initiative de cette réglementation fut prise par la Commission économique pour l'Europe, de l'Organisation des Nations Unies. Elle

---

1) Texte: FF 1969 I 810; ROLF 1970, 851.

2) Une convention relative au transport de marchandises en navigation intérieure (CMN) est actuellement à l'état de projet.

3) Nous désignerons désormais ces conventions par les abréviations indiquées ici. Comme la CIM, la CB et la CV ont déjà subi des modifications, nous préciserons le cas échéant s'il s'agit d'une version modifiée, en indiquant, pour la CIM, l'année de l'adoption de la révision, pour la CB le Protocole de Bruxelles du 23 février 1968, et pour la CV le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955 ou celui de Guatémala du 8 mars 1971.

ne s'est pas limitée aux problèmes du contrat de transport, mais s'est étendue également aux domaines administratif et douanier et à celui de l'assurance en responsabilité civile. En ce qui concerne le contrat-même de transport de marchandises, les études préliminaires et l'élaboration d'un projet furent confiées en 1948 à l'Institut pour l'unification du droit privé (Institut UNIDROIT), qui se joignit des représentants de l'Union internationale des transports routiers (IRU) et de la Chambre de commerce internationale (CCI), plus tard également de l'Union internationale de l'assurance maritime. Vers la fin de ces travaux préparatoires en 1950, les négociations se poursuivirent dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe entre les représentants de gouvernements d'Europe et des Etats-Unis d'Amérique, avec l'assistance des organisations qui avaient été chargées des travaux préparatoires ainsi que de l'Union internationale des chemins de fer et de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer. Signée le 19 mai 1956 par dix gouvernements, dont celui de la Suisse, la CMR entra en vigueur le 2 juillet 1961 dans les cinq premiers pays l'ayant ratifiée.[4] Il fallut attendre encore neuf ans pour que la Suisse, elle-même, ratifie cette convention, et c'est le 27 mai 1970 que la CMR entra enfin en vigueur dans notre pays. Actuellement,[5] la CMR compte vingt-et-un Etats contractants: Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grande-Bretagne, Hongrie, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République démocratique allemande, République fédérale d'Allemagne, Roumanie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Union soviétique et Yougoslavie.

2. La CMR n'a pas introduit d'innovations fondamentales dans le droit des transports. On y décèle facilement l'influence de ses aînées. La plus vieille d'entre elles, la CIM, en a été le modèle le plus important. Il a été jugé nécessaire d'imposer à ces deux concurrents directs que sont le chemin de fer et le transporteur routier, le même régime de responsabilité et les mêmes obligations

---

4) Ce sont l'Autriche, la France, l'Italie, les Pays-Bas et la Yougoslavie.

5) Liste datant d'août 1976.

générales.[6] Concurrents directs, le rail et la route le sont en raison de leurs caractéristiques communes, qui les distinguent des transports aériens, fluviaux ou maritimes. Les deux modes de transport empruntent des voies de terre, et sont donc appelés à relier surtout les point d'un même continent. Ils couvrent environ les mêmes distances à des vitesses sensiblement égales, si on les compare à celles des transports fluviaux, maritimes ou aériens. Comparés aux autres modes de transport, les risques auxquels tous deux sont soumis sont du même ordre: ceux des transports terrestres. Enfin, ils conviennent tous deux aussi bien pour le transport de marchandises lourdes et encombrantes que pour le groupage de colis à dimension réduites. Le chemin de fer et le transporteur routier s'adressent donc tous deux, g r o s s o m o d o , aux mêmes catégories d'usagers pour le même genre de marchandises. Il fallait éviter une disparité entre les obligations du transporteur routier et du transporteur ferroviaire, entre leurs responsabilités, car elle aurait pu rompre artificiellement l'équilibre fragile qui s'est établi entre les deux modes de transport, et que déterminent les particularités techniques et économiques de l'un et de l'autre.

3. Ces particularités, qui expliquent pourquoi les usagers préfèrent soit le rail, soit la route, dans les cas particuliers, il fallait en tenir compte dans l'élaboration de la CMR. Elles justifient les divergences qui existent entre la CIM et la CMR et expliquent pourquoi, sur certains points, la CMR se rapproche plu - tôt de la Convention de Varsovie ou de celle de Bruxelles.

Les différences dans les conditions d'exploitation des deux modes de transport entraînent en effet des différences dans les rapports entre le transporteur et l'usager. On peut résumer ce qui distingue le transport routier du transport ferroviaire par cet avantage du premier: sa plus grande flexibilité; flexibilité quant aux itinéraires, quant aux endroits accessibles, quant aux horaires, flexibilité dans l'organisation de l'entreprise. En contrepartie, le transporteur routier est plus exposé que son concurrent à l'intervention d'imprévus de toutes sortes.

---

6) Cf. E/ECE/TRANS/SC 1/79, p.13, et UDP 1951 - Etudes: XXIII, Doc.32, p.1.

4. Le problème des transports internationaux se pose d'une façon différente dans les deux modes de transport. L'activité d'une compagnie de chemin de fer se limite à un certain territoire. Lorsqu'une marchandise transportée par chemin de fer franchit une frontière, elle passe sous la responsabilité d'une autre compagnie, obéissant à d'autres conditions générales, à d'autres lois et règlements. Un conflit de lois se présente donc dès qu'il y a franchissement d'une frontière, même si le lieu d'expédition et celui de destination se trouvent en fait dans le même Etat. C'est pourquoi l'article 1er CIM détermine le champ d'application de la convention uniquement en fonction de l'itinéraire du déplacement: il suffit que le transport emprunte des lignes d'au moins deux Etats. Le lieu d'expédition et celui de destination ne jouent aucun rôle. Au contraire, le transporteur routier est en mesure d'effectuer lui-même la totalité du trajet, avec le même véhicule et selon un contrat qui n'engage que lui. Dans ces circonstances, on ne tiendra guère compte, en matière contractuelle, de la législation d'un pays de transit, même si l'événement qui a causé le dommage s'est produit dans ce pays.[7] C'est pourquoi la CMR ne considère comme internationaux que les transports dont les extrémités - le lieu d'expédition et celui de destination - sont situés dans des Etas différents:[8] elle intervient dans les cas où le rapport contractuel pourrait être réglé différemment selon qu'on se met à la place du destinataire ou à celle de l'expéditeur.

5. En raison de l'importance des investissements nécessaires, les transporteurs ferroviaires sont de très grandes entreprises. Ils disposent d'une vaste organisation, obéissant à des règlements d'exploitation stricts. Ces compagnies jouissent, dans le cadre ferroviaire, d'un monopole de fait sur leur réseau. La plupart d'entre elles sont nationalisées. La protection des usagers à l'encontre de

---

7) Sur le problème des conflits de lois dans les transports internationaux, voir R. Truffer, La loi applicable au contrat de transport international de marchandises selon la règle suisse de conflits, thèse, Lausanne 1958.

8) Un transport effectué dans un seul Etat par un transporteur établi dans un autre Etat présente certes un caractère international, mais le problème qu'il présente n'est pas spécifique. Il relève des solutions générales des conflits de lois en matière de contrats.

ces puissantes entreprises exige pour le moins que les conditions du contrat soient exactement définies à l'avance. C'est ce que font, sur le plan national, les règlements et les tarifs ferroviaires. La CIM se doit d'être également précise et détaillée. De plus, comme chaque transport international est exécuté nécessairement par deux compagnies, au moins, obéissant chacune à un règlement intérieur, il fallait que la CIM établît un minimum de règles communes d'ordre administratif. Par exemple, si la CIM n'avait pas déterminé quelles marchandises sont exclues du transport (art.3-4 CIM), on aurait pu voir des marchandises acceptées par une compagnie, mais bloquées à la frontière parce que les règlements de la compagnie suivante ne prévoient pas leur transport. Enfin, en raison du monopole des compagnies, la CIM leur impose comme la plupart des règlements nationaux une obligation de contracter (art.5 CIM).

La situation est différente dans les transports routiers. Comparées aux chemins de fer, les entreprises dans cette branche sont de petites unités. Si on y trouve des entreprises assez grandes et assez puissantes pour imposer leurs conditions aux usagers, il existe aussi de nombreux petits artisans, disposant seulement de deux ou trois véhicules, qui peuvent se trouver sous la dépendance économique d'un grand expéditeur. Par ailleurs, le transporteur routier doit toujours compter avec la concurrence de ses confrères.

La protection de la partie la plus faible est réalisée par le caractère impératif de la CMR: celle-ci s'applique dès qu'il y a contrat, sans égard à l'existence d'une lettre de voiture ou à la prise en charge de la marchandise (art.4) et ne permet aucune dérogation à ses règles (art. 41). Par ailleurs, en raison de la diversité de situation des transporteurs, et aussi de la concurrence qui existe entre eux, il fallait aménager dans le cadre de la CMR une liberté contractuelle suffisamment grande, pour que chaque contrat puisse être adapté à la situation des parties. Certes, plusieurs pays connaissent une réglementation stricte des transports routiers. Dans le cadre de la coordination avec les transports ferroviaires, l'Allemagne, la France, par exemple, imposent aux voituriers des tarifs et des règlements impératifs. Mais tous les pays signataires ne connaissent pas une législation aussi développée et astreignante. Il suffit de penser à la Suisse, où une réglementation de coordination des transports, créée en 1940, fut supprimée en 1951.[9] Devant ce manque d'unité, la CMR

9) Cf. Jucker, p.4.

a opté pour le libéralisme. Elle ne combat pas d'éventuelles obligations qu'imposeraient les règlements nationaux aux transporteurs. La CMR ne supprime pas, par exemple, l'obligation de contracter, de charger, ou d'établir une lettre de voiture, qu'imposerait un règlement national. Cependant, elle les prive de toute sanction d'ordre contractuel.[10)]

6. Le chemin de fer dispose sur son réseau d'une constellation d'agences: les gares. On y trouve le personnel chargé de toutes les opérations autres que le déplacement lui-même: acceptation de la marchandise au transport, formalités, réception des instructions de l'usager, livraison. Ce personnel est spécialisé et, surtout, il est attaché à une gare et n'accompagne pas la marchandise. Aux deux extrémités du trajet, il y a toujours une agence du transporteur avec laquelle l'expéditeur ou le destinataire pourra prendre et reprendre contact.

Le transporteur routier peut atteindre, sans transbordement, des points plus reculés que le chemin de fer. En contrepartie, il est très rare qu'il dispose aux deux extrémités de ses trajets, ou même à une seule, d'établissements comparables aux gares ou d'agences en mesure de recevoir les déclarations des usagers.

Ainsi, toutes les tâches qu'exécute le personnel des gares, ce sera au chauffeur du camion de les accomplir. Les opérations de prise en charge et de livraison ayant lieu au domicile de l'expéditeur ou du destinataire, le chauffeur doit improviser selon les circonstances qu'il trouve à ces endroits. Il lui faut compter sur l'aide et les engins de l'usager, qui se chargera peut-être lui-même de certaines opérations. Il est donc impossible de répartir à l'avance les obligations et les responsabilités de façon détaillée. De plus, un contact avec le transporteur sera difficile à rétablir après le départ du chauffeur. Il se peut qu'au cours du transport l'usager doive donner des instructions sur les soins à la marchandise, ou qu'il veuille modifier l'itinéraire ou le lieu de destination. Dans les transports ferroviaires, l'expéditeur peut donner ses instructions à la gare expéditrice, le destinataire à la gare

---

10) Nous verrons cependant que la CMR ne traite pas toutes les questions que pose le contrat de transport, et que parfois le droit national doit venir compléter ses lacunes. Dans cette mesure, les sanctions contractuelles du droit national sont applicables.

destinataire ou à la gare frontière (art.21, § 3, 22, § 2, CIM). La CIM peut se permettre d'exiger des ordres écrits et la présentation de la lettre de voiture, cette exigence est réalisable sans grande difficulté. Au contraire, l'entreprise du transporteur routier peut être située à des centaines de kilomètres de l'usager. A défaut d'agence à proximité, l'usager doit adresser ses instructions à cette entreprise. Cette différence aurait dû pousser les auteurs de la CMR à trouver une procédure moins formaliste que celle de la CIM pour l'exercice du droit de disposition. Nous verrons qu'il n'en a rien été et que les règles de la CMR sur le droit de disposition sont une des parties les plus faibles de la Convention.

7. La même difficulté se présente lorsqu'un dommage à la marchandise se révèle après la livraison. Une fois le chauffeur du camion reparti, le destinataire ne trouvera plus personne sur place pour recevoir ses protestations et procéder à une constatation contradictoire du dommage. Cela n'est certainement pas étranger à l'adoption par la CMR du système de la CB pour le régime des protestations du destinataire. Alors que dans la CIM (art.45), dans la CV (art.26) et dans la plupart des législations nationales, l'usager est forclos de toute action s'il ne signale pas le dommage dans un délai très court, la CB et la CMR ne connaissent après ce délai qu'un renversement de présomption. Tant que l'action n'est pas prescrite, l'usager peut invoquer un dommage à la marchandise; mais s'il ne l'a pas signalé au transporteur avant le délai de 7 jours (art.30 CMR) ou de 3 jours (art.3, § 6, CB), il lui faut prouver que ce dommage existait déjà lors de la livraison.

8. Quant au risques auxquels sont exposés les transports routiers et ferroviaires, ils ne sont pas de natures bien différentes. La menace des éléments est réduite, en comparaison avec les transports maritimes ou aériens. En revanche, la possibilité d'accidents dûs à l'intervention de tiers est plus grande. Le transporteur routier, qui exerce son activité sur la voie publique, est encore plus exposé à l'action des tiers que le chemin de fer. Il fallait donc déterminer nettement si le danger d'accidents de la route causés par des tiers, que l'on pourrait juger inhérent à son activité, doit être ou non supporté par le transporteur routier seul.

Une autre source possible de dommage dans les transports routiers relève de la diversité des tâches qui incombent au chauffeur. La situation de celui-ci ressemble plus à celle d'un capitaine au long cours qu'à celle d'un cheminot. Livré a lui-même, il peut être chargé d'opérations matérielles telles que l'arrimage, le chargement ou le déchargement, ainsi que d'actes juridiques tels que l'apposition de réserves sur la lettre de voiture ou la constatation contradictoire de dommages à la livraison. On lui confie des tâches administratives à la frontière, le charge de percevoir des remboursements ou de remplir la lettre de voiture. Il peut même être habilité à conclure seul des contrats de transport, afin de ne pas retourner avec un camion vide après une livraison. Contrairement aux employés du chemin de fer, attachés à une gare ou au réseau, le chauffeur franchit les frontières avec la marchandise et traverse des pays dont il ne connaît peut-être pas la langue. Enfin, il doit être un habile conducteur. Si bonne que soit la formation professionnelle du chauffeur, son activité présente donc d'autres risques que celle d'une équipe d'employés de chemin de fer.

9. Pour conserver une certaine neutralité dans le rapport de concurrence entre le rail et la route, la CMR devait donc se rapprocher le plus possible des règles de la CIM, mais il lui fallait tenir aussi compte des conditions spéciales dans lesquelles s'effectuent les transports routiers. Nous venons de le voir, ces conditions influent de façon non négligeable sur les rapports entre usager et transporteur. Leurs rapports contractuels devaient être réglés en conséquence.

Nous ne chercherons pas à savoir si la CMR a atteint son but de neutralité dans les rapports entre le rail et la route. L'histoire de ces rapports dépend aussi d'éléments étrangers à une simple réglementation des contrats, et échappant au domaine de recherche d'un juriste. Notre propos est d'étudier comment les auteurs de la CMR ont conçu les rapports contractuels entre transporteur routier et usager, compte tenu des particularités que nous avons mises en lumière, comment la CMR règle les obligations et les responsabilités réciproques des parties et comment elle a été appliquée depuis son entrée en vigueur.

10. Puisque ce qui nous intéresse est la façon dont la CMR

tient compte des conditions des transports routiers, il s'avérait opportun de suivre chronologiquement les étapes de l'exécution d'un transport et des problèmes pratiques qui s'y posent. C'est d'ailleurs à peu de choses près le plan qui a été choisi pour la CMR elle-même. Après avoir rapidement examiné les conditions d'application de la CMR, nous commencerons donc par la conclusion du contrat de transport et l'établissement d'un document, pour passer aux obligations et responsabilités spéciales, qui portent pour la plupart sur des opérations de préparation du transport. Nous traiterons ensuite des droits respectifs de l'expéditeur, du destinataire et du transporteur, de déterminer le sort de la marchandise pendant le transport, pour en arriver, aux chapitres 5 et 6, au point central de la CMR, la responsabilité du transporteur pour les dommages à la marchandise et le retard. Le chapitre 7 traitera de l'influence de la pluralité d'exécutants sur la responsabilité du transporteur, puis nous signalerons par souci d'exhaustivité les règles de la CMR sur l'action fondée sur le transport, avant de conclure.

Les auteurs de la CMR n'ont livré avec leur oeuvre aucun exposé des motifs. Par ailleurs, bien que la CMR soit en vigueur depuis bientôt six ans en Suisse, aucune décision judiciaire helvétique n'est parvenue à notre connaissance. C'est pourquoi, à part la doctrine, nous utiliserons pour notre étude les travaux préparatoires de l'institut UNIDROIT et ceux du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, ainsi que la jurisprudence étrangère accessible, principalement allemande, belge, française et hollandaise.

Chapitre 1er

CHAMP D'APPLICATION

I. REGLE GENERALE

11. En vertu de l'article 1er CMR, sont soumis à cette Convention tous les contrats de transport onéreux de marchandises par route, effectués sur des automobiles, des véhicules articulés, remorques et semi-remorques,[1] lorsque les points de départ et de livraison se trouvent dans deux pays différents, dont l'un au moins a ratifié la Convention ou y a adhéré.

Le caractère international du contrat de transport est déterminé par l'emplacement des lieux de la prise en charge et de la livraison.[2] La nationalité des parties, leur domicile ou leur siège, ainsi que le lieu de conclusion ou d'exécution du contrat, ne jouent aucun rôle. Les lieux de départ et de livraison à prendre en considération sont ceux que prévoit le contrat. Peu importe qu'à la suite de l'interruption du transport,[3] le lieu prévu pour la livraison (c'est-à-dire le lieu de destination) ne soit pas atteint et que la livraison ait lieu finalement dans le pays de la prise

---

1) La définition de tous ces véhicules est donnée par l'article 4 de la Convention du 19 septembre 1949 sur la circulation routière, à laquelle renvoie l'article 1, § 2, CMR. La Suisse est un des pays signataires de cette convention, mais elle ne l'a pas ratifiée. Cependant, dans la mesure où l'application de la CMR l'exige, la Suisse est liée par les définitions fixées en 1949. Une nouvelle Convention sur la circulation routière a été signée le 8 novembre 1968. Les définitions des véhicules en question y ont été remaniées. Cette nouvelle convention est appelée à remplacer celle de 1949. Pendant une période plus ou moins longue, certains Etats parties à la CMR auront déjà ratifié la convention de 1968, alors que d'autres appliqueront encore celle de 1949. Selon Loewe, p.11 s, dès que la convention de 1968 sera entrée en vigueur et qu'aucun Etat partie à la CMR ne sera plus partie à la convention de 1949, on pourra considérer que le renvoi de l'article 1, § 2, porte sur la convention de 1968.

2) Il en est de même dans les transports aériens et maritimes (art. 1, al.2, CV; art.10 CB, Protocole du 23 févr. 1968).

3) Cette interruption peut être due à un accident, mais aussi à un ordre de l'expéditeur ou du destinataire (art. 12 ss; voir plus bas, n° 73 ss), ou à l'usage par le transporteur de son droit de mettre fin au transport (art.16, § 2 ss; voir plus bas, n° 99 ss).

en charge ou dans un pays tiers; la CMR reste applicable à ce contrat. Les parties peuvent cependant, d'un commun accord, mettre fin prématurément au contrat et en conclure un nouveau, portant, lui, sur un transport interne ou sur un transport entre pays non contractants.

12. L'article 41 interdit toute convention des parties qui déroge aux dispositions de la CMR. En outre, les pays contractants s'interdisent en vertu de l'article 1er, § 5, de modifier les règles de la CMR par des accords particuliers entre deux ou plusieurs d'entre eux.[4)] Seules sont permises les conventions particulières excluant le trafic frontalier de l'application de la CMR, et celles autorisant l'usage de lettres de voiture représentatives de la marchandise dans les transports empruntant exclusivement le territoire des Etats parties à ces accords. A part ces deux exceptions, seule une conférence de révision réunissant tous les Etats contractants peut modifier valablement la CMR (art.49). Celle-ci s'impose donc impérativement aussi bien aux particuliers qu'aux Etats qui l'ont adoptée.

13. Une différence importante distingue la CMR de la CIM et de la CV. Ces dernières limitent leur application aux cas où aussi bien le lieu de départ que celui de destination se situent dans un Etat contractant. Elles font ainsi concorder étroitement les situations de fait qui leurs sont soumises avec le territoire des Etats con-

---

4) Puisque la CMR s'applique au traffic entre Etats contractants et non contractants, il aurait fallu interdire également les accords particuliers entre ces pays. En l'absence d'une telle interdiction, les délégués aux négociations finales avaient conclu a c o n t r a r i o que des accords entre Etats contractants et non contractants restaient permis pour les transports en provenance ou à destination d'un Etat non contractant et empruntant exclusivement le territoire d'Etats parties à ces accords (TRANS/WP 9/35, n° 18, p.6). Une telle exception ne correspond toutefois pas à l'esprit de la CMR et ne peut pas avoir été voulue par les auteurs de la CMR. Selon Loewe, p.17 s, la remarque des délégués ne peut qu'avoir résulté d'un malentendu.

tractants.[5] La CMR a renoncé à une concordance locale aussi étroite; elle étend son application aux contrats, beaucoup plus nombreux, où au moins l'une des extrémités du trajet, lieu de départ ou lieu de destination, se situe dans un pays contractant.

La sécurité du droit sera par conséquent plus grande dans les transports ferroviaires et aériens: tout transport entre deux Etats, dont l'un n'est pas Etat contractant, échappe aux règles de la convention. Dans un Etat contractant, cette solution s'impose en vertu de l'article 1er, §1, CIM ou de l'article 1er, al.2, CV, appliqués directement. Dans un Etat non contractant, on arrive à la même solution à partir des règles de conflit du droit international privé: si celles-ci renvoient à la législation d'un Etat contractant, la CIM ou la CV se déclarent à nouveau inapplicables; si les règles de conflit renvoient au droit d'un Etat non contractant, la CIM et la CV n'entrent même pas en considération.

Dans les transports routiers, la solution dépend au contraire de la juridiction choisie. L'article 1er, § 1, CMR prétend certes soumettre à la CMR tout contrat de transport entre un Etat contractant et un Etat non contractant. Cependant, si la juridiction choisie est celle d'un Etat non contractant,[6] l'article 1er CMR n'entre en application que si les règles de conflit renvoient au droit d'un Etat contractant. Si le droit jugé applicable est celui d'un Etat non contractant, le transport échappe aux règles de la CMR. La CMR étend donc les limites de son application plus loin que la CIM et la CV, mais ces limites sont incertaines et peuvent donner lieu au f o r u m s h o p p i n g. Notons que cet inconvénient est atténué par la disposition de l'article 6, § 1 k, qui oblige les parties à insérer dans leur contrat une clause le soumettant dans tous les cas à la CMR.

---

5) Selon l'article 10 CB, dans sa version du 25 août 1924, les dispositions de cette convention s'appliquent à tout connaissement créé dans un Etat contractant. Le même article, dans le Protocole du 23 février 1968, applique la convention dès que le transport a lieu au départ d'un pays contractant, ou lorsque le connaissement est émis dans un pays contractant ou qu'il prévoit lui-même l'application des règles de la convention.

6) Le risque qu'un tribunal d'un Etat non contractant statue sur un transport soumis à la CMR est d'autant plus grand que la CMR elle-même prévoit la possibilité de saisir le for d'un Etat non contractant (art.31, § 1).

14. A l'intérieur des Etats contractants, la question de l'application des règles de la CMR doit être résolue à la lumière de son article 1er, appliqué directement, et non selon les règles ordinaires de droit international privé.[7] Devenue partie intégrante du droit suisse par la ratification, la CMR doit être appliquée dès que les conditions qu'elle pose à son application sont réunies.[8] On peut dire aussi que la CMR, lex specialis, déroge non seulement au droit interne matériel, mais aussi au droit international privé.[9]

15. La CMR vise expressément les contrats de transport. Elle règle donc uniquement les rapports entre les parties à ces contrats.[10] Les contrats de commission de transport, en particulier, échappent à l'application de la CMR. Lorsqu'un commissionnaire conclut pour le compte de son commettant un contrat de transport avec un voiturier, seuls les rapports entre le voiturier et le commissionnaire de transport sont soumis à la CMR, et non ceux du commissionnaire et de son commettant.[11] Le commissionnaire est l'expéditeur au sens de la CMR, c'est-à-dire le co-contractant du transporteur. Pour savoir dans quelle mesure le commettant peut se pré-

---

7) Dans l'arrêt Trib. de grande instance Aschaffenburg du 19 mai 1965, TD 1965, 119, la CMR avait été declarée inapplicable à un contrat de transport d'Allemagne en Suisse, conclu par deux Suisses, en vertu des règles de conflits allemandes. La Cour d'appel de Dusseldorf, 18 novembre 1971, RDU 1973 II 428 = DET 1973, 510 = AWD 1973, 401, applique la CMR en vertu de ces mêmes règles de conflits. Cette jurisprudence a été critiquée par Kropholler, AWD 1973, 401. Du même avis v. Caemmerer, p.77, et Loewe, p.15.

8) Cf. v. Caemmerer, ibidem ; Bauer, Rev.crit.1966, 537 (559,567), selon lequel il faut examiner le but et le sens de chaque traité d'unification du droit pour savoir s'il doit être appliqué directement (il revêt alors le caractère de "droit international privé matériel") ou seulement lorsque les règles de conflits du droit interne y renvoient.

9) Cf. Kropholler, ibidem.

10) Dans la mesure nécessaire pour empêcher le demandeur d'éluder ses règles de responsabilité, la CMR règle aussi les rapports entre l'ayant droit à la marchandise et les auxiliaires ou préposés du transporteur (art.28, § 2, 29, § 2; voir plus bas, n° 180 ss).

11) Sur les hésitations de la jurisprudence belge, hollandaise et française quant à ce principe et à la qualification du contrat entre commettant et commissionnaire, voir Libouton 1972, n° 4 ss, et 1974, n° 1 ss.

valoir du contrat de transport envers le transporteur (dans cette mesure, la CMR s'applique entre eux), il faut se référer aux règles applicables à la commission de transport. En droit suisse, le commettant acquiert les droits du commissionnaire après avoir satisfait à toutes ses obligations nées du contrat de commission (art. 401, 425, al,2, 439 CO).[12)]

16. Si elle ne s'applique qu'aux contrats onéreux, la CMR n'exige pas cependant que le transporteur soit un professionnel.[13)] En pratique toutefois, le transport non professionnel est d'une importance minime et n'a encore été, à notre connaissance, l'objet d'aucune décision de justice.

L'article 1er, § 3, précise encore que les transports effectués par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales, sont aussi soumis à la CMR. Cette disposition vise les transports effectués à titre onéreux par des autorités militaires ou par des entreprises nationalisées. Elle évite toute hésitation quant à l'application de la CMR aux transports dans des Etats ayant nationalisé tout ou partie de la branche des transports.

Certains transports échappent cependant à l'application de la CMR même s'ils réunissent toutes les conditions requises. Ce sont les transports soumis aux conventions postales internationales,[14)] les transports funéraires et les transports de déménagement (art.1er, § 4). Ces derniers furent longtemps compris dans les projets de la CMR, qui prévoyaient la rédaction d'une annexe pour les dispositions complémentaires nécessaires. On renonça finalement à les inclure, car d'une part le déménagement comporte plus d'opérations diverses qu'un simple transport,[15)] et d'autre part il semblait impossible d'édicter des dispositions sur les transports de

---

12) Cf. Gautschi, art.439, n.15 c, p.145; Zimmermann p.22 s.

13) Cette exigence est expressément écartée dans le document E/ECE/TRANS/SC 1/130, Annexe 4, n°4, p.2.

14) Par quoi il faut entendre également les accords bilatéraux conclus dans le cadre de ces conventions (TRANS/152, n°9, p.2).

15) Emballage, chargement, calage et déchargement incombent en principe au déménageur.

déménagement sans qu'elles visent simultanément les déménagements par tous les moyens de transport.[16)]

Enfin, les Etats contractants ont le droit d'exclure leur trafic international frontalier de l'application de la CMR (art. 1er, § 5) par des accords particuliers entre eux.

II. CAS DES TRANSPORTS COMBINES ET DES TRANSPORTS SUPERPOSES

17. Les transports internationaux peuvent donner lieu non seulement à des conflits de lois entre plusieurs ordres juridiques nationaux ou entre droit uniforme et droit interne. Tout comme la CMR se limite aux seuls transports par route, chaque mode de transport, ferroviaire, aérien, maritime, connaît, du moins sur le plan international, une réglementation spéciale. Le même acte économique, le déplacement d'une chose d'un endroit à un autre, n'est pas soumis aux mêmes règles selon le moyen de transport utilisé. Cette diversité s'explique d'une part du fait que ces modes se sont développés à des époques différentes; ainsi, le problème des transports internationaux par chemin de fer s'est posé de façon aiguë à une époque où l'importance des transports routiers internationaux, du fait de la supériorité technique des chemins de fer, était réduite à la portion congrue. D'autre part, chaque mode de transport présentant des problèmes techniques et des risques particuliers, leur organisation et leur réglementation juridique n'ont pu se développer que d'une façon particulière pour chacun de ces modes et ne pourront sans doute jamais être unifiés complètement. Or, le déplacement de la marchandise ne peut souvent être obtenu que par la combinaison de plusieurs modes de transport. [17)] La diversité des règles

---

16) TRANS/152, n°69, p.15. Les Etats contractants s'engagent toutefois, en vertu du protocole de signature, à négocier une convention sur le contrat de déménagement.

17) En uniformisant les unités à transporter, l'introduction des conteneurs, ou containers, a grandement facilité l'exécution technique des transports combinés. Elle a cependant aggravé le problème juridique du fait que les dommages à la marchandise ne peuvent plus être constatés qu'au moment où le conteneur est ouvert, c'est-à-dire généralement après l'arrivée à destination. La recherche du transporteur responsable devient quasiment impossible.

de transport donne donc lieu à un conflit d'un nouvel ordre lorsque sous le couvert d'un seul contrat, dit de transport combiné, une marchandise est transportée par différents modes de transport. La nature, les conditions, le montant de la responsabilité du transporteur seront différents selon que la marchandise a été endommagée à bord de l'un ou de l'autre des moyens de transport. Peut-on faire souffrir, ou profiter, l'ayant droit à la marchandise de ces différences? Par ailleurs, il est possible que la marchandise arrive en mauvais état à destination sans que l'on puisse savoir à quel moment, sur quel tronçon du transport le dommage a été provoqué. A qui et selon quelles règles le destinataire pourra-t-il alors demander réparation? Ce problème complexe fait actuellement l' objet de négociations dans le cadre de l'Organisation des Nations Unies, pour apporter une solution par la voie d'un traité international de droit uniforme.[18)]

A côté du procédé du transport combiné, où la marchandise est transbordée d'un moyen de transport sur un autre, il existe celui où, sans qu'il y ait transbordement, le véhicule contenant la marchandise est chargé lui-même sur un autre moyen de transport. C'est ce qu'on appelle le transport superposé. Ce procédé se distingue de l'autre par le fait, d'une part, que le premier transporteur conserve la garde de la marchandise d'un bout à l'autre du trajet, puisqu'elle reste sur son véhicule; d'autre part, alors que dans les transports combinés il n'y a, à chaque tronçon, qu'un seul responsable possible, dans le transport superposé, le dommage qui survient sur le tronçon où les deux véhicules sont utilisés peut être dû soit aux risques du premier mode de transport, soit aux risques propres à l'autre mode.

La CMR ne pouvait pas ignorer ces problèmes si l'on voulait que des pays tels que la Grande Bretagne ou les pays scandinaves puissent y participer. Laissant à un autre traité international les cas où différents modes de transports sont utilisés successivement, la CMR s'est saisie des cas où deux modes sont utilisés de façon superposée. L'avantage des transports routiers étant la possibilité d'un transport sans transbordement de porte à

---

18) Il s'agit du projet TMC (Convention sur le transport international combiné de marchandises). Cf. L'Unification du droit 1970, 94, et 1971, 62; RDU 1975 I 24.

à porte, il fallait régler les problèmes qui se posent lorsque pour assurer le déplacement de porte à porte le véhicule routier doit être lui-même chargé sur un autre moyen de transport tel que navire, train ou aéronef. C'est l'objet de l'article 2 CMR.

18. L'article 2 vise uniquement les transports au cours desquels le véhicule lui-même est chargé sur un autre moyen de transport, s'ils réunissent pour le reste les conditions de l'article 1er. Il faut que dans les prévisions du contrat le second transport se déroule sans rupture de charge, c'est-à-dire que la marchandise ne soit pas transbordée, mais qu'elle reste sur le véhicule routier.[19] Autrement, il s'agirait d'un transport combiné ordinaire, pour lequel la CMR n'offre pas de solution. On peut se demander si l'article 2 cesse également de s'appliquer, lorsqu'au début, au cours ou à la fin du second transport la marchandise est transbordée d'un véhicule routier dans un autre. A notre avis, du moment que la marchandise est restée pendant toute la durée du second transport à bord d'un véhicule routier, l'article 2 est applicable. Le transbordement d'un véhicule routier à un autre relève tout au plus des transports routiers successifs, que la CMR prévoit à ses articles 34 et suivants. L'article 2 n'exclut que les cas où au cours du second transport la marchandise se trouve hors du camion.

En l'absence de rupture de charge donc, la CMR s'applique à la totalité du transport, du lieu de la prise en charge jusqu'à celui de la livraison. Le transporteur routier répond en principe selon les règles de la CMR des dommages causés pendant la partie non routière du transport. Cependant, dans la mesure où il est prouvé que la perte, l'avarie ou le retard proviennent d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours du transport non routier et en raison de celui-ci, et qu'ils n'ont pas été causés par un acte ou une ommission du transporteur routier, celui-ci répond certes encore personnellement du dommage, mais pas selon les règles de la CMR. Sa responsabilité est alors soumise aux règles qui s'appliqueraient si l'expéditeur avait conclu lui-même avec le transporteur non routier un contrat de transport pour ce trajet et cette marchandise. Encore faut-il que les règles qui auraient été applicables à ce

19) Cependant, si le transbordement a été rendu nécessaire par un empêchement au transport au sens de l'article 14, la CMR continue à s'appliquer (art.2, §1).

contrat fictif soient impératives.[20] Si elles permettent des dérogations, par exemple l'exonération contractuelle du transporteur, la CMR reprend son empire sur la totalité du transport. Il faut bien distinguer ce contrat fictif de celui qui est réellement conclu entre les transporteurs routier et non routier. Ce dernier ne peut servir de base à la responsabilité du transporteur routier. D'une part, un tel contrat peut être inexistant lorsque les deux transports sont effectués par une seule et même entreprise. D'autre par, si un tel contrat existe, son objet est le transport d'un véhicule (en l'occurrence chargé de marchandise appartenant à un tiers), et la responsabilité qu'il fonde ne peut être transposée sans difficulté au cas d'un dommage à la marchandise elle-même.[21] Il a donc été jugé préférable de fonder la réparation due à l'ayant droit à la marchandise sur un contrat fictif, ne concernant que sa marchandise, quitte à ce que cette réparation ne soit pas exactement couverte par le recours du transporteur routier, fondé sur le contrat de transport du véhicule contre le transporteur non routier. Cette fiction intervient également lorsque les deux transports sont le fait d'une seule entreprise, puisque l'article 2, § 2, ordonne alors de procéder comme si transport routier et transport non routier avaient été effectués par deux personnes différentes.[22]

---

20) Tel est le cas des conventions internationales CIM, CV et CB. Les règles applicables sont cependant celles du droit interne chaque fois que le transport non routier ne réunit pas les conditions d'application de ces conventions.

21) Ainsi, la CB ne limite pas la responsabilité du transporteur maritime proportionnellement au poids de la marchandise, comme la CMR; la responsabilité est limitée à une certaine somme (100 livres sterling) par colis ou unité (art.4, § 5 CB). Dans notre cas, la limite de 100 livres porte sur le véhicule tout entier, alors que cette même limite se serait appliquée pour la seule marchandise de l'expéditeur s'il l'avait confiée directement au transporteur maritime. Notons que le Protocole du 23 février 1968 permet, à son article 4, § 5 c, de pallier cet inconvénient:"Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme colis ou unité au sens de ce paragraphe. En-dehors des cas prévus ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité".

22) Il sera parfois difficile de savoir si c'est en tant que transporteur routier ou dans ses fonctions de transporteur non routier que le transporteur unique a commis la faute cause du dommage.

Chapitre 2

LETTRE DE VOITURE

I. CONCLUSION DU CONTRAT ET LETTRE DE VOITURE

Conclusion du contrat

19. Alors que dans les transports ferroviaires, la CIM lie impérativement la conclusion du contrat à l'accomplissement de certains actes matériels,[1] la CMR fait du contrat de transport international par route un contrat purement consensuel.

D'une part, en effet, la conclusion ne dépend pas de la remise de la marchandise au transporteur. Le contrat CMR n'est pas un contrat réel.[2] La CMR ne le dit pas expressément, mais il serait faux, à notre avis, de déduire de ce silence qu'elle renvoie au droit national pour la question de la nature réelle ou non du contrat.[3] L'article 32, § 1 b et c, relatif à la prescription, distingue entre le moment de la conclusion du contrat et celui de la

---

1) Selon l'article 8, § 1, CIM, le contrat est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté la marchandise au transport et qu'il est en possession d'une lettre de voiture. Selon la doctrine allemande, il résulte de cette disposition que le contrat de transport régi par la CIM est un contrat réel et solennel (Nánássy 1956, art.8, § 1, n.5, p.179 s; Marsilius, BTI 1960, 28, 49 (30); Finger, art.8, n.1 a, p.27; Goltermann - Krien, art.8, n.1, p.21; Becker, p.68, avec d'autres citations). Au contraire, des auteurs français considèrent que le contrat de transport ferroviaire international est consensuel (Hémard, p.696 s; Rodière, n^{os}409-411, p.77 ss; Durand, p.87 s). Vergnaud (p.159) est cependant d'avis qu'il s'agit d'un contrat réel. Au sujet de cette controverse, voir Matile, p.15 ss.

2) C'est la solution adoptée très tôt par les négociateurs de la CMR: le contrat peut exister sans que le transporteur ait pris en charge la marchandise à transporter (TRANS/WP 9/11, p.37).

3) C'est la déduction que font Selici, p.9, et Heuer, p.39, ainsi que les auteurs qu'ils citent.

prise en charge de la marchandise. Selon la règle générale (art.32, § 1 c), le départ de la prescription est déterminé par le jour de la conclusion du contrat, alors qu'en cas de perte totale le jour déterminant est celui de la prise en charge de la marchandise (art. 32, § 1 b, règle spéciale). Si l'on appliquait les règles nationales sur la conclusion du contrat de transport, le point de départ de la prescription fixé à la lettre c pourrait varier selon le droit applicable; il pourrait en particulier coïncider avec celui de la lettre b, si le contrat était considéré comme réel. Or une telle insécurité serait contraire au but de la CMR. Il faut donc déduire de l'article 32, § 1 b et c, que la CMR détermine elle-même le caractère consensuel du contrat.

D'autre part, la conclusion ne dépend d'aucune forme. L'absence de lettre de voiture, son irrégularité ou sa perte, dit l'article 4 CMR, n'affectent ni l'existence, ni la validité du contrat, qui reste soumis aux dispositions de la CMR. Cet article correspond dans son contenu à l'article 5, al.2, CV pour le transport aérien de marchandises. Dans les deux modes de transport, l'existence d'une lettre de voiture ou de transport aérien n'est donc une condition ni de la validité du contrat, ni de l'application des règles de la convention. La CV sanctionne cependant l'absence de lettre de transport aérien en supprimant la limitation de responsabilité du transporteur (art.9 CV). Rien de tel dans la CMR, qui continue de s'appliquer dans sa totalité, même en l'absence de tout écrit.[4] Ce qui est sanctionné dans les transports routiers, c'est l'absence de certaines clauses, qui doivent figurer obligatoirement dans la lettre de voiture. Mais cette sanction ne va en aucun cas jusqu'à priver le contrat de sa validité.[5]

---

4) Dans cette mesure, le régime des transports aériens de personnes et de leurs bagages, selon le Protocole de Guatémala, est plus proche de celui de la CMR puisqu'aucune sanction n'est prévue pour l'absence de titre de transport ou de bulletin de bagages (art.3, al.3, et 4, al.3, CV, Protocole de Guatémala).

5) Voir plus bas, n^{os}26, 3o.

Obligation d'établir une lettre de voiture

20. Il serait faux de conclure que l'article 4 rend facultatif l'établissment d'une lettre de voiture. Au contraire, les auteurs de la CMR ont eu bel et bien l'intention de rendre la lettre de voiture obligatoire.[6] Ils ont cependant jugé inopportun de sanctionner cette obligation par la nullité du contrat ou, comme l'article 9 CV, par la suppression de la limite de responsabilité du transporteur. De telles sanctions auraient été à l'encontre du but de la CMR de soumettre tous les transports internationaux aux règles uniformes qu'elle consacre. Il fut donc décidé d'abandonner la sanction de l'absence de lettre de voiture aux législations nationales. Ces sanctions ne peuvent d'ailleurs être que d'ordre administratif, puisqu'en vertu de l'article 4 elles ne peuvent toucher ni à la validité du contrat, ni à sa soumission à la CMR.

21. La CMR n'impose pas, comme la CIM, un modèle déterminé de lettre de voiture, mais elle donne à ses articles 5 et 6 des indications sur la forme et le contenu des lettres de voiture pour les transports qui lui sont soumis.[7] L'inobservation de ces règles ne nuit certes pas à la validité du contrat; cependant certaines clauses du contrat ne peuvent porter effet que si elles figurent dans la lettre de voiture. De plus, les parties ont intérêt à faire de la lettre de voiture un document clair et complet. La lettre de voiture ne facilite pas seulement une bonne et fidèle exécution du contrat (qui, ne l'oublions pas, s'étend sur plusieurs pays et peut impliquer l'intervention de plusieurs exécutants successifs). Elle constitue aussi un moyen de preuve fort utile, dans la pratique parfois même le seul, permettant décarter les présomptions légales que pose la CMR.

22. La lettre de voiture est établie en trois exemplaires, tous signés par l'expéditeur et le transporteur, et ayant tous valeur

6) Cf. M 14 XXIII-12, p.11; E/ECE/TRANS/SC 1/79, art.3, p.4; E/ECE/TRANS/SC 1/130, Annexe 4, n°12, p.5.

7) L'Union internationale des transports routiers a établi un modèle de lettre de voiture CMR, qui a été largement adopté.

d'original. Le premier exemplaire est remis à l'expéditeur, le second accompagne la marchandise pour être remis au destinataire, le troisième reste aux mains du transporteur (art.5, § 1, CMR).

Un seul et même contrat de transport peut être constaté par plusieurs lettres de voiture. L'expéditeur ou le transporteur ont en effet le droit de l'exiger si la marchandise doit être chargée sur plusieurs véhicules ou si elle se compose de plusieurs espèces ou de plusieurs lots (art.5, § 2, CMR).

23. Puisque selon l'article 5, § 2, aussi bien le transporteur que l'expéditeur peuvent exiger l'établissement d'autant de lettres de voiture qu'il existe de lots ou d'espèces de marchandises, on peut considérer que chacun d'eux peut imposer à l'autre l'usage d'au moins une lettre de voiture. Auquel des deux incombe la tâche de remplir la lettre de voiture, la CMR ne nous le dit pas;[8] cela n'est d'ailleurs pas nécessaire puisque l'article 7 désigne, sans considération de l'auteur effectif de la lettre de voiture, celle des parties qui est responsable de l'inexactitude, de l'insuffisance ou, a f o r t i o r i, de l'absence des mentions de ce document.

Contenu de la lettre de voiture

24. La lettre de voiture doit contenir toute une série de mentions, énumérées à l'article 6 CMR. Cette liste est inspirée de l'article 6, §§ 6 et 7 CIM, dont le législateur a tiré en particulier la distinction entre les mentions obligatoires en toutes circonstances (art.6, § 1, CMR, art.6, § 6, CIM), les mentions qui ne sont obligatoires que le cas échéant (art.6, § 2, CMR, art.6, § 7, CIM) et les mentions entièrement facultatives (art.6, § 3, CMR, art.6, §§ 9 et 12 CIM).

25. Les mentions obligatoires en toutes circonstances déterminent le moment et le lieu de l'établissement de la lettre de voi-

---

8) La CIM (art.6, § 1) et la CV (art.5, al.1, et 6, al.1) en confient le soin à l'expéditeur.

ture et de la prise en charge; elles permettent d'identifier les parties au contrat, le destinataire, ainsi que leurs prestations essentielles: marchandise à transporter, points de départ et de livraison, prix du transport (art.6, al.1 a-i). Elles donnent également d'autres indications sur les opérations entrant dans le cadre strict du contrat (art.6, § 1 j). La CMR ne suppose pas l'existence de tarifs obligatoires; c'est pourquoi elle reste relativement imprécise, n'exigeant que la dénomination courante des marchandises (art.6, § 1 f), et permettant d'indiquer de plusieurs façons la quantité de marchandise (art.6, § 1 h). Cela n'exclut pas pour les parties l'obligation de respecter les dispositions tarifaires des pays concernés. L'indication des frais afférents au transport (art.6, § 1 i), qui incombent en principe au destinataire (art.13, § 2), permet à celui-ci d'évaluer le montant de ses obligations, s'il accepte la livraison.[9] L'article 6, § 1 i, ne concerne que les frais postérieurs à la conclusion du contrat de transport, c'est-à-dire ceux afférents à l'exécution du contrat.

26. La clause imposée par l'article 6, § 1 k, n'a d'égale ni dans la CIM ni dans la CV.[10]

---

9) Ces frais sont parfois difficiles à chiffrer d'avance. Selon Precht - Endrigkeit (art.6, n.2, p.62), il est possible d'en inscrire simplement la cause, tout en laissant au transporteur le soin de les chiffrer au fur et à mesure de leur apparition. Pour la C.d'appel de Hamm, 12 nov. 1973, NJW 1974, 1056, la lettre de voiture peut se limiter à renvoyer à la facture du transporteur, qui devient ainsi partie intégrante du contrat. Cette possibilité semble pourtant avoir été exclue par le Groupe de Travail spécial du contrat de transport international par route, dans la session qui a précédé la signature de la CMR (TRANS/WP 9/35, n°27, p.9). Il ne suffit en tout cas pas d'indiquer les modalités de paiement (W/TRANS/SC 1/301, additif 1; W/TRANS/SC 1/355, additif 6, p.18).

10) La CV impose seulement une clause avertissant l'expéditeur de

Il s'agit de l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la CMR. C'est une véritable clause Paramount, telle qu'on en trouve dans les connaissements maritimes. Son but est d'assurer l'application de la CMR, à titre de droit contractuel des parties[11], dans un Etat n'ayant pas adopté cette Convention et dont les règles de conflit ne renverraient pas à la législation d'un Etat contractant. Devenue loi contractuelle des parties, la CMR sera appliquée dans les limites laissées par les dispositions impératives du droit applicable.

Cette clause obligatoire est assortie d'une sanction. Si elle ne figure pas dans la lettre de voiture, le transporteur est rendu responsable de tous les frais et dommages qu'aura subis l'ayant droit en raison de cette omission (art.7, § 3). Le cas peut se présenter, par exemple, lorsqu'en raison de l'absence de clause Paramount le tribunal saisi dans un Etat non contractant n'a pas appliqué la CMR, mais un droit moins favorable à l'ayant droit. Celui-ci aura ensuite la possibilité de demander, auprès d'un tribunal d'un Etat contractant, à être mis dans la même situation que si la clause Paramount avait existé.[12]

---

l'applicabilité de la convention et de la limitation de responsabilité qu'elle entraîne. Si les effets de cette clause sont bien plus modestes que ceux d'une clause Paramount, sa sanction est en revanche beaucoup plus sévère que celle de l'article 7, § 3, CMR. Il suffit que la clause ne figure pas dans la lettre de transport, ou qu'aucune lettre de transport n'ait été établie, pour que la limitation de la responsabilité du transporteur aérien soit entièrement supprimée. Les articles 3, al.2, et 4, al.2, CV prévoyaient la même sanction pour les transports aériens de personnes et de bagages. Elle a cependant été supprimée par le Protocole de Guatémala, sans doute pour apporter une compensation à l'introduction de la responsabilité objective du transporteur (art.3, al.3, et 4, al.3, CV, Protocole de Guatémala).

11) Cf. Prodromidès, p.191; Precht - Endrigkeit, art.1, n.4-6, p.47; Message du CF, p.4.

12) Une exception de chose jugée (art.31, § 2) ne pourra pas lui être opposée: l'objet de sa seconde action, la réparation du préjudice consécutif à l'absence de la clause Paramount, ne sera pas le même que celui de la première action (cf. Etudes: XXIII, Transports par route - Doc.37, UDP 1962, p.21).

Cette responsabilité du transporteur est illimitée, car elle n'est pas visée par la limitation de l'article 23 CMR; mais pratiquement cette particularité aura fort peu d'importance.

27. Les mentions obligatoires le cas échéant doivent figurer dans la lettre de voiture, lorsque les parties ont passé convention sur les points qu'elles concernent. Dans cette éventualité, elles sont tout aussi obligatoires que les mentions énumérées au paragraphe précédent.[13)]

Certaines ne font qu'apporter des instructions spéciales pour l'exécution du transport, sortant du cadre strict du contrat: interdiction de transborder (art.6, § 2 a), instructions concernant l'assurance de la marchandise, le transporteur n'étant tenu en vertu de la CMR d'assurer la marchandise contre les risques du transport que s'il en reçoit mandat exprès (art.6, § 2 e).

D'autres mentions portent sur des clauses qui, en plus des instructions qu'elles contiennent, ont pour effet de fonder ou de modifier les responsabilités du transporteur prévues au chapitre IV de la CMR.

L'indication du montant du remboursement à percevoir par le transporteur lors de la livraison (art.6, § 2 c) entraînera ainsi l'application de l'article 21 CMR en cas d'inexécution. La valeur déclarée de la marchandise ou la somme représentant l'intérêt à la livraison (art.6, § 2 d) écartent la limitation de la responsabilité du transporteur des articles 23 et 25 CMR (art.26 CMR). Le délai conventionnel de livraison (art.6, § 2 f) détermine le moment où l'ayant droit pourra réclamer des dommages-intérêts pour retard ou pour perte de la marchandise (art.19, 2o, § 1). Notons que, contrairement à la CIM, la CMR ne fixe aucun délai légal de livraison, car le trafic routier contient trop d'éléments imprévisibles pour permettre une solution générale acceptable. En l'absence d'un délai convenu, l'article 19 définit le retard selon les circonstances de l'espèce, et l'article 20 pose la présomption que la marchandise est perdue, lorsque soixante jours se sont écoulés depuis sa prise en charge. Ce dernier article fixe par là une limite maximale à la

---

13) TRANS/WP 9/22, art.5, p.5.

durée du transport; l'ayant droit à la marchandise est cependant libre de ne pas l'invoquer, et les parties peuvent aussi modifier cette limite par la fixation d'un délai conventionnel de livraison.

L'indication des frais que l'expéditeur prend à sa charge (art.6, § 2 b) est utile pour le destinataire. Lorsque l'expéditeur prend à sa charge une partie des frais afférents au transport (ces frais sont également inscrits dans la lettre de voiture, art.6, § 1 i), la somme prise en charge est reportée dans la lettre de voiture. Le solde impayé constitue le "montant des créances résultant de la lettre de voiture" de l'article 13, § 2, CMR, dont le paiement incombe au destinataire, s'il veut exercer les droits que lui accorde la CMR.

La liste des documents remis au transporteur (art.6, § 2 g) peut jouer un rôle au cas où le transporteur invoquerait la responsabilité de l'expéditeur pour insuffisance ou irrégularité des documents (art.11, § 2, CMR), ou inversement, lorsque la responsabilité du transporteur relative à l'utilisation et à la garde de ces documents serait mise en cause (art.11, § 3, CMR).

28. L'article 6, § 3, CMR permet aux parties d'apporter toutes les autres mentions qu'elles jugent utiles. Si la CIM à son article 6, §§ 9 et 12, n'admet des indications supplémentaires que d'une facon très restrictive, c'est que le transport ferroviaire obéit dans chaque pays à des règlements différents et très stricts. Il en est autrement pour les transports routiers, où l'organisation des entreprises, plus petites, est beaucoup moins rigide et où souvent le même chauffeur accompagne la marchandise d'un bout à l'autre du voyage.

Les clauses qui contiennent ces mentions, dites facultatives, doivent être conformes aux règles de la CMR sous peine de nullité (art.41 CMR). Flles ont les effets qu'impliquent, dans chaque cas particulier, leur nature et la volonté des parties. La CMR elle-même reconnaît des effets à plusieurs de ces clauses facultatives. Ainsi, les instructions sur le soin à donner à la marchandise, en particulier dans les cas d'utilisation de véhicules isolants ou de transports d'animaux vivants, engagent le transporteur sous peine de ne pouvoir invoquer les circonstances exonératoires de l'article 17, § 4 d et f(art.18, §§ 4 et 5 CMR). L'élection de for (art.31,

§ 1) et la clause compromissoire (art.33) peuvent également figurer dans la lettre de voiture comme mentions facultatives. Enfin, les articles 12, § 3, et 17, § 4 a, prévoient deux autres inscriptions qui ne sont pas contenues dans l'énumération de l'article 6: la clause donnant au destinataire le droit de disposition sur la marchandise dès l'établissement de la lettre de voiture, et la clause autorisant l'emploi d'un véhicule ouvert et non bâché.

29. Contrairement à l'opinion répandue dans la doctrine allemande,[14] nous ne pensons pas que l'article 6, §§ 2 et 3, fasse de l'inscription dans la lettre de voiture une condition de validité pour les conventions qu'il prévoit. En vertu des articles 4 et 9 CMR, les parties doivent avoir la possibilité de prouver par n'importe quel moyen l'existence de telles conventions ne figurant pas dans la lettre de voiture,[15] et d'invoquer à leur sujet les responsabilités prévues par la CMR. Nous avons vu en effet que la CMR ne voulait imposer aucune sanction de droit privé à l'absence d'un écrit. Les mentions obligatoires sont celles qui sont nécessaires pour caractériser les conditions d'un transport normal, les mentions obligatoires le cas échéant celles qui ajoutent des conditions exceptionnelles n'entrant pas nécessairement dans l'exécution de tout transport. C'est un minimum d'indications que la CMR exige dans

---

14) Muth, art.6, p.53 s; Willenberg, NJW 1968, 1021; articles anonymes, TD 1956, 2153 et TD 1972, 1596; Endrigkeit, DVZ 1974, n°57, p.7. Selon cette théorie, la validité du contrat CMR ne dépend certes d'aucune forme (art.4), mais il n'a pu être visé à l'article 4 qu'un contrat type, contenant uniquement les éléments essentiels habituels; ce sont les éléments mentionnés à l'article 6, § 1. Les clauses dérogeant à ce contrat type sont, quant à elles, soumises à une condition de forme: l'inscription dans la lettre de voiture. Cette théorie est probablement influencée par la réglementation allemande des mentions facultatives de l'article 11, al.2, KVO. C o n t r a: Voigt, VP 1965, 184.

15) Cf. Rodière, CMR, n°15, p.207; Heuer, p.133 s; Trib.de gde inst. Francfort 17 avr. 1968, non publié; C.d'appel Saarbrücken 10 févr. 1971, OLGZ 1972, 27, et 27 oct. 1972, cité par Muth, p.53; Trib.de gde inst. Hambourg 18 déc. 1973, non publié; C.d'appel Vestre Landsret (Danemark) 25 févr. 1969, JDU 1971, 296 (compte-rendu); C.d'appel Paris 21 oct.1970, JDU 1971, 141.

l'intérêt du destinataire.[16] Quant aux mentions dites facultatives, elles ne sont, du point de vue de leur validité, ni plus ni moins facultatives que celles énumérées aux paragraphes précédents de l'article 6. Le paragraphe 3 a seulement l'objet de signaler que, contrairement aux listes de l'article 6 CIM, les listes de la CMR ne sont pas limitatives.

En vertu du principe de la relativité des conventions, il est clair que lorsqu'elles ne sont pas inscrites, les conventions modifiant les modalités du transport ne peuvent lier que les parties qui les ont conclues,[17] à moins que les personnes qui entrent par la suite dans le contrat (transporteurs successifs, destinataire) n'en aient eu ou dû avoir connaissance.

La relativité des conventions explique que l'article 13, § 2, CMR n'impose en principe au destinataire que le paiement des créances qui résultent de la lettre de voiture.[18] De même, selon l'article 34 CMR, les transporteurs successifs deviennent parties au contrat aux conditions de la lettre de voiture.

30. A nouveau, le fait que l'article 6 ne sanctionne pas par la nullité l'absence de ces mentions ne signifie pas que leur inscription soit facultative. On trouve des sanctions dans d'autres dispositions de la CMR. L'article 7, § 3, rend le transporteur responsable du préjudice que pourrait causer à l'ayant droit l'absence de la clause Paramount dans la lettre de voiture. L'expéditeur répond des frais et dommages qu'il peut causer au transporteur, lors-

---

16) TRANS/WP 9/22, art.5, p.5.

17) Cf. Rodière, CMR, n°15, p.207; C.d'appel Paris 14 nov. 1969, JDU 1970, 133.

18) L'arrêt de la C.d'appel de Hamm du 12 nov. 1973, NJW 1974, 1056, considère ce principe comme la règle absolue: le destinataire ne doit payer que les montants figurant dans la lettre de voiture. Une facture, document émanant uniquement du transporteur, n'est pas digne de foi, à moins que la lettre de voiture n'y renvoie expressément, auquel cas la facture devient partie intégrante du contrat de transport. Voir cependant, sur ce dernier point, n.9 plus haut.

que les indications portant sur les caractéristiques essentielles du transport (art.7, § 1 a) ou sur les mentions facultatives ou obligatoires le cas échéant (art.7, § 1 b et c) ne figurent pas dans la lettre de voiture.

Par ailleurs, il est certain que d'autres dispositions de la CMR font de l'inscription de certaines mentions dans la lettre de voiture la condition pour que des conséquences précises se produisent. Ainsi, en vertu de l'article 11, § 3, le transporteur ne répond que des documents qui lui sont remis et dont la liste figure dans la lettre de voiture.[19] L'inscription dans la lettre de voiture est une condition pour que le destinataire acquière le droit de diposition dès l'établissement de la lettre de voiture (art.12, § 3). Les articles 23 et 26 font de l'inscription dans la lettre de voiture une condition de forme pour la déclaration de valeur de la marchandise ou d'intérêt à la livraison.[20] L'inscription de l'accord sur l'utilisation d'un véhicule ouvert et non bâché est une condition de l'exonération du transporteur (art.17, § 4 a).[21] L'obligation d'insérer les autres clauses (remboursement, délai de livraison) n'est toutefois assortie d'aucune sanction. L'existence de telles clauses peut être établie par d'autres moyens que la lettre de voiture.

II. FORCE PROBANTE DE LA LETTRE DE VOITURE

Généralités

31. Selon l'article 4, la lettre de voiture est l'instrument de preuve qui constate le contrat de tranport, c'est-à-dire la volonté et les intentions convergentes des parties. L'article 9 confirme cette force probante, et en fixe les limites. Mais la force probante conférée par l'article 9 ne porte pas seulement sur la volonté des

---

19) TRANS/WP 9/11, art.11, p.44.

20) TRANS/WP 9/11, art.24, p.63.

21) Voir plus bas, n°136.

parties. L'article 9 fait également de la lettre de voiture un instrument de preuve des circonstances de fait qui influencent l'exécution du contrat (jour et lieu de la prise en charge, nombre de colis, état de la marchandise, etc.): ces circonstances sont présumées correspondre aux prévisions du contrat inscrites dans la lettre de voiture.

En vertu de l'article 9, § 1, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion[22] et des conditions du contrat, et de la réception de la marchandise par le transporteur.

Il y a présomption, ajoute l'article 9, § 2, que les indications de la lettre de voiture sur le nombre des colis, leurs marques et leurs numéros, étaient conformes à la réalité lors de la prise en charge, et que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent (ou dans l'état décrit dans la lettre de voiture), à moins que le transporteur n'ait exprimé sur ces points des réserves, qui doivent être motivées et inscrites dans la lettre de voiture. Le texte anglais précise qu'ici aussi la preuve du contraire est réservée.[23]

32. Ainsi, les énoncés de la lettre de voiture sont présumés correspondre à la réalité, mais peuvent être démentis par la preuve du contraire. Ceci vaut aussi bien pour les mentions énon-

---

22) Le texte français ne mentionne pas la conclusion du contrat. Le texte anglais la cite expressément, en plus des conditions du contrat et de la réception de la marchandise.

23) Le texte anglais permet donc de réfuter immédiatement l'interprétation de Durand, Rev.trim.comm. 1956, 603 (608), selon laquelle "faute de réserve du transporteur au départ, le bon état apparent de la marchandise, le nombre et les marques des colis seront un fait acquis", de même que celle de Costanzo, p.12, qui parle de "presunzione assoluta".

çant l'intention des parties (itinéraire,[24] délai conventionnel de livraison) que celles énoncant des faits (nom de l'expéditeur par exemple); il faut cependant mettre à part les mentions du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise, ainsi que du contenu des colis, qui présentent un problème en soi.[25] A l'exception de certaines clauses qui doivent absolument figurer dans la lettre de voiture pour porter effet,[26] les parties peuvent aussi prouver l'existence de clauses qui ne sont pas mentionnées dans la lettre de voiture.

33. Pour certains éléments de fait, la présomption ne naît que si le transporteur n'a pas exprimé de réserves (art.9, § 2). Ce sont le nombre des colis pris en charge, leurs marques et leurs numéros, ainsi que l'état de la marchandise et de son emballage au moment de la prise en charge. Il est très difficile de prouver après coup que ces faits ne correspondent pas à la présomption. Or ils jouent un rôle important, non seulement dans la question de la responsabilité du transporteur pour dommages à la marchandise (art.17), mais aussi en ce qui concerne la responsabilité de l'expéditeur en raison d'inexactitudes de la lettre de voiture (art.7, § 1) ou de défectuosités de l'emballage.[27] C'est pourquoi la CMR prévoit aux articles 8 et 9, § 2, le moyen de déterminer en temps

---

24) Cf. Trib.d'arrondissement Roermond 30 mai 1968, DET 1969, 1019.

25) Voir plus bas, n° 47 ss.

26) Voir plus haut, n°30.

27) On peut imaginer que, le nombre réel des colis étant plus grand qu'annoncé dans la lettre de voiture, il se produise des dommages au véhicule dus à la surcharge, ou que le transporteur soit retenu à la douane en raison des colis supplémentaires. Il peut se produire en raison d'un défaut de l'emballage un écoulement de liquide qui endommage la marchandise d'autres usagers. Les règles de preuve de l'article 9 s'appliquent ici aussi à la question de l'exactitude des mentions de la lettre de voiture et de l'état de l'emballage. Remarquons qu'en vertu de l'article 10, il faut non seulement que l'emballage ait été défectueux (fait soumis à la règle de preuve de l'article 9, § 2), mais encore que cette défectuosité n'ait pas été apparente ou qu'elle ait fait l'objet de réserves du transporteur. Ainsi, un transporteur qui n'aurait pas exprimé de réserves au sujet d'un emballage visiblement défectueux sera exonéré de la responsabilité du fait du dommage à la marchandise mal emballée, s'il peut prouver la défectuosité, mais il ne pourra se retour-

utile la réalité de ces faits et leur conformité avec l'intention des parties fixée dans la lettre de voiture. Ce sont les vérifications au moment de la prise en charge et les réserves du transporteur.

Vérifications et réserves du transporteur

34. La CMR , à son article 8, ordonne au transporteur d'effectuer certaines vérifications lors de la prise en charge de la marchandise. Le transporteur doit s'assurer (art.8, § 1):

a) que les mentions de la lettre de voiture relatives au nombre des colis, à leurs marques et à leurs numéros sont conformes à la réalité;

b) que la marchandise et son emballage sont, d'apparence, en bon état ou du moins dans l'état décrit dans la lettre de voiture. Le transporteur n'a pas à opérer de grandes investigations, puisque la CMR n'exige de lui qu'une vérification de l'état apparent. Il a été cependant jugé que la vérification de l'état apparent de marchandises devant voyager à une température déterminée (marchandises congelées etc.) comprenait aussi la vérification de la température.[28)]

Lorsque l'expéditeur l'exige, le transporteur est encore tenu de vérifier (art.8, § 3):

c) le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise, et

d) le contenu des colis.

35. Si le résultat des vérifications prescrites par l'article 8, § 1, ne correspond pas aux mentions de la lettre de voiture, si

---

ner contre l'expéditeur pour les dommages causés au véhicule ou aux autres marchandises.

28) C.d'appel Karlsruhe 18 oct. 1967, DB 1967, 2022 = TD 1967, 1693; C.d'appel Vestre Landsret (Danemark) 8 juill. 1969, JDU 1971, 294, 296 (compte-rendu); C.d'appel Paris 30 mai 1973, BT 1973, 304. Ce point de vue correspond à l'intention du législateur, puisque dans sa réunion spéciale du 14 au 16 février 1972, le Groupe de Travail des transports routiers affirmait que l'état apparent "inclut la température de la marchandise et de son emballage" (W/TRANS/SC 1/438, n°36, p.8).

la marchandise ou son emballage ne paraissent pas en bon état, le transporteur inscrit dans la lettre de voiture ce que la CMR et la doctrine appellent des réserves (art.8, § 2). Certes, l'article 8, § 2, CMR ne prévoit pas expressément de réserves quant aux nombre, marques et numéros des colis, mais il résulte de l'article 9, § 2, CMR que le transporteur doit,là aussi,en exprimer s'il veut éviter que les énonciations de la lettre de voiture ne soient considérées comme exactes.

Si le transporteur n'a pas les moyens raisonnables de vérifier le nombre des colis, leurs marques et leurs numéros,[29] il peut inscrire dans la lettre de voiture des réserves, cette fois-ci au sens strict (art.8, § 2): ne pouvant ni confirmer, ni contester les énonciations de l'expéditeur, il refuse de les considérer comme probantes et se réserve le droit de les contester ultérieurement.

Quant aux vérifications de l'article 8, § 3, il est prescrit de consigner leur résultat, quel qu'il soit, dans la lettre de voiture. Ce ne sont donc pas des réserves au sens de l'article 8, § 2.[30]

36. Les réserves du transporteur doivent être motivées (art.8, § 2, art.9, § 2): il doit donner avec précision les raisons pour lesquelles il n'a pas pu procéder aux vérifications (colis trop nombreux, chargés en vrac par des moyens mécaniques) ou indiquer quels sont les dommages ou les anomalies constatés.[31] En ce qui concerne les nombre, marques et numéros des colis, l'inscription des chiffres constatés par le transporteur constitue en elle-même la motivation des réserves. On peut d'ailleurs étendre logiquement l'exigence d'une motivation aux cas où, ayant procédé aux vérifica-

---

29) L'impossiblité de vérifier l'état de la marchandise et de son emballage n'est pas admise. Le transporteur est toujours censé avoir eu sous les yeux la marchandise telle qu'elle était préparée pour le transport et avoir eu l'occasion d'en apprécier l'état extérieur.

30) Sur la raison de cette diffférence, voir plus bas, n^{os}47 ss.

31) Brunat, BT 1973, 162; Commentaire FNTR-AFTRI, p.13.

tions de l'article 8, § 3, le transporteur en inscrit un résultat divergeant des énonciations de la lettre de voiture.

L'exigence d'une indication de motifs concrets empêche les réserves de devenir une clause de style, que les transporteurs insèreraient automatiquement dans la lettre de voiture.[32)]

37. L'article 8, § 2, a prévu une seconde précaution quant aux réserves du transporteur: celles-ci ne lient l'expéditeur que s'il les a acceptées expressément sur la lettre de voiture.[33)] La rédaction de la dernière phrase de l'article 8, § 2, ainsi que son emplacement, pourraient provoquer des incertitudes: l'acceptation n'est-elle nécessaire que pour les réserves concernant l'impossibilité de procéder aux vérifications et celles portant sur l'état de la marchandise et de l'emballage, c'est-à-dire celles qui sont prévues dans le § 2 lui-même?[34)] Pour des dernières, mais aussi pour celles touchant aux nombres, marques et numéros?[35)] Ou bien faut-il aussi que l'expéditeur accepte le résultat des vérifications faites sur sa demande en vertu de l'article 8, § 3?[36)] Etant donné notre interprétation de l'article 9, § 2,[37)] l'acceptation de l'expéditeur est nécessaire dans tous les cas, si l'on veut qu'il soit lié par les réserves. Elle n'est toutefois pas indispensable pour faire

---

32) Cf. TRANS/WP 9/11, p.42.

33) La signature au bas de la lettre de voiture, prévue par l'article 5, § 1, ne suffit donc pas pour exprimer l'acceptation des réserves.

34) C'est l'opinion qui ressort du Message du CF, p.13; de même Lamy Transport 1974, n°831, p.383.

35) Commentaire FNTR-AFTRI, p.13; Brunat, BT 1973, 162; Jent, Rev. suisse d'assurances 38 (1970/1971), 325 (329). A vrai dire, ces auteurs n'envisagent pas l'éventualité de vérifications faites en vertu de l'article 8, § 3.

36) Rodière, CMR, n°19, p.207.

37) Voir plus bas, n°s41 ss.

tomber la présomption de conformité de la lettre de voiture posée par l'article 9 CMR.

38. Les vérifications de l'article 8 ont, certes, pour but de prévenir la survenance de dommages en cours de route (confusion et perte de colis dues à un mauvais marquage, avaries ou dommages causés à d'autres marchandises en raison de vices de l'emballage, etc.); mais leur fonction principale, qui ressort de l'emplacement de l'article 8, est de préparer les preuves nécessaires à la répartition des responsabilités entre expéditeur et transporteur en cas de dommage. Sans vérifications, les mentions sur le nombre, les marques et les numéros des colis, leur contenu et leur poids, restent des affirmations unilatérales de l'expéditeur. Celui-ci est de même le seul à connaître l'état de la marchandise et de son emballage. Les vérifications, ou du moins l'obligation pour le transporteur d'y procéder, donnent à ces affirmations un caractère bilatéral, donc une autorité plus grande. Celle-ci est nécessaire car les mentions et les autres éléments visés par l'article 8 renseignent sur l'état de la marchandise et sa quantité au moment crucial de la prise en charge: moment où le transporteur endosse la responsabilité des dommages pouvant se produire lors du transport (art.17, § 1), alors que l'expéditeur reste tenu des dommages survenus ou provoqués avant la prise en charge.

39. L'obligation de vérifier et d'inscrire des réserves dans la lettre de voiture fait donc partie du droit de la preuve et non du droit matériel.[38)] Le fait que le transporteur soit "tenu" d'effectuer les vérifications de l'article 8, § 1, ne crée pas pour le transporteur une obligation envers l'expéditeur. Il signifie seulement qu'il doit effectuer ces vérifications d'office et non, comme

---

38) Cf. Muth, DVZ 1969, n°32; Precht - Endrigkeit, p.67 s; Voigt, VP 1970, 173; Willenberg, NJW 1968, 1020 (1021); Züchner, ZfV 1968, 460 (464). Ces auteurs critiquent l'arrêt de la C.d'appel de Karlsruhe du 18 octobre 1967, DB 1967, 2022 = TD 1967, 1693, selon lequel en omettant d'effectuer les vérifications auxquelles il est tenu, le transporteur enfreint son obligation contractuelle de veiller aux intérêts de l'ayant droit, car il le prive, par l'absence de réserves, d'un moyen de preuve contre son fournisseur. Cet arrêt a été suivi par la C.d'appel d'Oldenburg, 12 juill. 1973, non publié.

à l'article 8, § 3, seulement sur la demande de l'expéditeur. La seule sanction est la présomption de l'article 9, § 2, CMR: en l'absence de réserves, la marchandise est présumée avoir été prise en charge en bon état, et les mentions de la lettre de voiture être conformes à la réalité. Nous verrons cependant que cette dernière affirmation appelle une restriction en ce qui concerne les vérifications facultatives de l'article 8, § 3.

Effets des réserves du transporteur

40. Selon l'article 9, § 2, le transporteur peut détruire par ses réserves la présomption de conformité des mentions visées à l'article 8, § 1. Ces réserves doivent être motivées et inscrites dans la lettre de voiture. Mais doivent-elles aussi être acceptées par l'expéditeur?[39] Ne font-elles que détruire la présomption de l'article 9, § 2, la renversent-elles ou faut-il les considérer comme une preuve contraire préconstituée?[40] L'article 9 passe sous silence les mentions du poids ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise ainsi que du contenu des colis.

---

39) Selon Rodière, CMR, n° 21, p.208, il faut lire dans l'article 8, § 2: "réserves acceptées par l'expéditeur". De même Chao, n° 86; Lamy Transport, n° 831, p.383; Voigt, VP 1970, 173 (174).

40) Selon Voigt, VP 1970, 173 (174), des réserves non acceptées sont sans valeur et considérées comme non écrites, tandis que des réserves acceptées constituent une preuve définitive du fait que les vices constatés existaient déjà lors de la prise en charge. Pour Brunat, BT 1973, 162 s, et Lamy Transport, n° 831, p.383, également, les réserves non acceptées ne sont que des déclarations unilatérales du transporteur inopposables à l'ayant droit, des réserves acceptées établissent en revanche l'existence d'une défectuosité déjà lors de la prise en charge. Pour Chao, nos 86 et 88, des réserves non acceptées sont sans valeur, des réserves acceptées constituent une présomption de l'existence des vices lors de la prise en charge. Selon le commentaire FNTR-AFTRI, p.14, les réserves non acceptées peuvent, au mieux, constituer un indice en faveur du transporteur; les réserves acceptées ont la même valeur probante que les autres mentions de la lettre de voiture, c'est-à-dire qu'elles jouissent de la présomption de l'article 9, § 1. Dans ses remarques sur la CMR, Denkschrift zum Übereinkommen vom 19. Mai 1956, p.37, le gouvernement allemand exprime l'avis que des réserves non acceptées détruisent la présomption de l'article 9, § 2; il en va de même pour Loewe, p.33. Pour Züchner, ZfV 1968, 460 (464), des réserves non acceptées créent une présomption en faveur des constatations du transporteur, alors que

Jouissent-elles de la présomption de l'article 9, § 1, comme toute autre clause de la lettre de voiture[41] ou uniquement si elles ont fait l'objet de vérifications?[42] Faut-il leur appliquer l'article 9, § 2?[43]

---

des réserves acceptées constituent la preuve définitive de l'exactitude de ces constatations.

41) Rodière, CMR, n°22, p.208; Brunat, BT 1973, 162; Lamy Transport 1974, n°831, p.383.

42) Precht-Endrigkeit, art.9, n.2, p.69; Züchner, ZfV 1968, 460 (464); Trib.de gde inst. Offenburg 21 janv. 1969, DET 1971, 283 = VersR 1969, 560. C'est d'ailleurs ainsi que les auteurs de la CMR ont conçu la force probante de ces mentions, comme on peut le lire dans divers avant-projets (TRANS/WP 9/11, art. 10, § 3, et exposé des motifs, p.43; E/ECE/TRANS/SC 1/79, art. 10, p.8; TRANS/WP 9/11 Rev.1, p.4; TRANS/WP 9/22, appendice, art.8, § 2, p.6; W/TRANS/WP 9/36, art.8, § 2, p.5; W/TRANS/WP 9/39, art.8, § 2, p.5; W/TRANS/WP 9/40, art.8, § 2, p.9). A l'instar des articles 11, al.2, CV, et 8, § 4, CIM, ces avant-projets précisent tous que les mentions soumises conditionnellement à vérification ne jouissent de la présomption de conformité que si elles ont été vérifiées. Les deux derniers avant-projets cités prévoyaient deux versions: la première plaçait la mention du poids ou de la quantité autrement exprimée parmi celles qui sont soumises à vérification sur demande de l'expéditeur, la seconde la plaçait parmi celles qui sont soumises aux vérifications d'office et lui conférait la présomption de conformité. Dans le projet TRANS/152, annexe 1, art.7 et 8, p.5 s, le Groupe de Travail choisit la première version et supprima la phrase privant de force probante les mentions soumises à vérification sur demande de l'expéditeur. Il n'est dit cependant nulle part que les auteurs de la CMR voulaient par cette suppression faire jouir ces mentions de la présomption de conformité.

43) Pour Van Ryn, p.1051, les mentions visées à l'article 8, § 3, ne sont pas concernées par l'article 9. Elles ne jouissent donc d'aucune présomption, que le transporteur ait procédé ou non aux vérifications, qu'il en ait inscrit ou non le résultat dans la lettre de voiture. Van Ryn critique d'ailleurs cette solution.

41. La solution qui nous paraît la meilleure et qui semble concilier au mieux les intérêts du transporteur et de l'expéditeur, est celle qui reste la plus proche du texte de la CMR.

En l'absence de réserves du transporteur, la conformité de la lettre de voiture quant aux nombre, marques et numéros des colis ainsi que leur bon état au moment de la prise en charge sont présumés. C'est au transporteur de prouver par la suite que le manquant existait déjà avant la prise en charge ou que la marchandise ou son emballage étaient en mauvais état.

La présomption de l'article 9, § 2, en faveur de l'ayant-droit tombe si le transporteur a porté des réserves motivées dans la lettre de voiture (art.9, § 2). L'acceptation de ces réserves est certes prévue à l'article 8, § 2, qui en détermine les effets, mais l'article 9, § 2, n'exige nullement que les réserves soient acceptées pour pouvoir détruire la présomption de conformité.

42. En cas de réserves portées dans la lettre de voiture il n'est plus présumé que les énonciations de la lettre de voiture visées à l'article 8, § 1, étaient conformes à la réalité ou que la marchandise était en bon état. Mais il n'est pas présumé pour autant que ces énonciations étaient inexactes ou que des avaries existaient déjà, car une telle présomption n'est prévue nulle part dans la CMR.

Il faut donc savoir à qui incombe le fardeau de la preuve. Faut-il prouver que les mentions étaient exactes lors de la prise en charge et que la marchandise et son emballage étaient en bon état, ou faut-il prouver que des inexactitudes ou un dommage existaient déjà lors de la prise en charge?

En tenant compte de la définition du fardeau de la preuve,[44] on peut poser le problème comme suit: est-ce à l'ayant droit de succomber au procès s'il n'a pas pu prouver que les mentions étaient exactes et la marchandise en bon état lors de la prise en charge? Ou est-ce au transporteur de souffrir du fait qu'il n'a pas pu prouver l'existence du dommage ou de l'inexactitude avant la prise en charge? Laquelle des deux parties semble-t-il le moins

---

44) Cf. Deschenaux, p.227; Kummer, art.8, n.20, p.617 s.

inéquitable de sacrifier?[45)]

43. On pourrait certes utiliser le principe généralement admis que chaque partie doit prouver les faits qu'elle allègue pour en déduire son droit.[46)] Dans le cas d'une action en dommages-intérêts en vertu de l'article 17, l'ayant droit doit alléguer que le dommage a eu lieu pendant le transport, c'est-à-dire après la prise en charge (art.17, § 1); ceci correspond souvent à l'allégation que la marchandise se trouvait au complet et en bon état lors de la prise en charge.[47)] Dans le cas d'une action en responsabilité du transporteur contre l'expéditeur en vertu des articles 7,§ 1, ou 10, c'est au transporteur d'alléguer que l'inexactitude ou la défectuosité, cause du dommage, existait avant la prise en charge. En l'absence de présomption légale, le fardeau de la preuve incomberait donc à l'ayant droit dans le premier cas, au transporteur dans le second.

Mais ce critère n'en est qu'un parmi d'autres, et l'obligation de vérifier de l'article 8 CMR offre un indice permettant de déduire que,du moins lorsque le transporteur a eu la possibilité de procéder aux vérifications, le fardeau de la preuve lui incombe dans les deux éventualités.

En ordonnant au transporteur de vérifier le nombre, les marques et numéros des colis ainsi que l'état apparent de la marchandise et de son emballage, l'article 8 cherche à éviter que les mentions faites sur ces éléments, si importants pour déterminer les responsabilités en cas de dommage, ne soient que des déclarations unilatérales de l'expéditeur. C'est au contraire leur caractère bilatéral conféré par les vérifications qui justifie la présomption de leur exactitude consacrée à l'article 9, § 2.

---

45) Cf. Kummer, art.8, n.114, p.642 et n.124, p.644.

46) Art.8 CC; art.1315 CC francais; art.2697 CC italien;pour l'Allemagne et l'Autriche, cf. Kummer, art.8, n.9, p.616 s.

47) Cf. article anonyme, TD 1962, 2126 (2127).

Une fois les mentions apportées par l'expéditeur, c'est au transporteur d'agir si ses propres constatations diffèrent de celles de son cocontractant. C'est à lui qu'appartient l'initiative; il a le choix entre plusieurs attitudes: ne pas vérifier et entreprendre le transport sans réserves; signaler dans la lettre de voiture que les vérifications ont été impossibles et en donner le motif (art.8, § 2), par quoi il fait déjà tomber la présomption de l'article 9, § 2; vérifier, sans apposer de réserves, ou en apposer et demander ou non à l'expéditeur de les accepter; au cas où celui-ci ne les accepte pas, il peut chercher déjà à se constituer une preuve étayant ses réserves (témoins par exemple).[48] Il peut même, à la rigueur, refuser de prendre le départ, mais il faut alors que la divergence entre les mentions de la lettre de voiture et la réalité constitue de la part de l'expéditeur une rupture du contrat.

Ayant donc le choix d'agir ou non, c'est au transporteur de supporter les conséquences si, bien qu'ayant porté des réserves dans la lettre de voiture, il s'est privé par son inaction des moyens de preuve nécessaires.

44. Si les réserves non acceptées ne modifient pas la répartition du fardeau de la preuve de l'article 9, § 2 et ne fondent aucune présomption en faveur du transporteur, elles peuvent cependant constituer un indice, un début de preuve, que le juge pourrait même, le cas échéant, considérer comme suffisant pour établir les faits allégués par le transporteur.[49]

45. Les réserves acceptées, elles, engagent l'expéditeur. Celui-ci reconnaît le bien fondé des réserves et se rallie aux constatations faites par le transporteur. Elles constituent une preuve de la véracité des réserves, quitte à l'ayant-droit d'apporter par la suite une contre-preuve, si cela lui est possible. Comme l'acceptation appartient au domaine de la preuve, ses effets vont plus loin

---

48) En droit francais il dispose à cet effet de la procédure d'expertise judiciaire de l'art.106 C.Com., que l'on peut aussi appliquer à un transport international soumis à la CMR.

49) Cf. commentaire FNTR-AFTRI, p.14.

que ceux d'une simple clause contractuelle inscrite dans la lettre de voiture. Alors qu'une telle clause jouirait seulement de la présomption de l'article 9, l'acceptation constitue une véritable preuve.

46. La situation du transporteur est différente lorsqu'il n'a pas la possibilité de vérifier le nombre des colis, leurs marques et leurs numéros. Ici, il est justement dans l'impossibilité d'agir, de réagir contre les énonciations éventuellement fausses faites par l'expéditeur. L'article 8, § 2, lui permet d'inscrire dans la lettre de voiture des réserves motivées, qui détruisent la présomption de conformité de l'article 9, § 2. Cependant, la règle spéciale du fardeau de la preuve que nous venons de mettre en évidence ne se justifie pas dans ce cas puisque le transporteur ne peut prendre aucune initiative. On appliquera donc les principes généraux pour savoir lequel, du transporteur ou de l'ayant droit, a la charge de prouver que ces énonciations étaient exactes ou inexactes lors de la prise en charge.

Encore faudra-t-il au transporteur prouver qu'il était vraiment dans l'impossibilité de procéder à ces vérifications, car l'ayant droit peut fort bien contester les motifs de cette impossibilité que le transporteur aura inscrite dans la lettre de voiture. C'est alors que l'acceptation de ses réserves par l'expéditeur pourra l'aider. L'acceptation ne peut consister ici que dans la confirmation par l'expéditeur de l'impossibilité dans laquelle s'est trouvé le transporteur.[50] Elle équivaut donc à la preuve de cette impossibilité.

47. L'article 9 CMR ne mentionne pas les énonciations de la lettre de voiture visées par l'article 8, § 3. Selon certains au-

---

50) Comme l'acceptation appartient au domaine de la preuve, elle ne peut porter que sur la constatation de faits; or c'est ici le seul fait pouvant être constaté. L'acceptation ne peut pas consister notamment dans l'engagement de l'expéditeur d'admettre toute contestation ultérieure du transporteur relative aux mentions ayant échappé à la vérification.

teurs,[51] ces énonciations font foi en vertu de l'article 9, § 1, CMR, comme toute autre clause de la lettre de voiture.

Les travaux préparatoires de la CMR montrent cependant que telle n'était pas l'intention du législateur. Ainsi, la plupart des avant-projets disent expressément, dans l'article qui correspond à l'actuel article 9, que la présomption de conformité ne s'applique au poids brut ou à la quantité autrement exprimée de la marchandise ainsi qu'au contenu des colis que s'ils ont dû être vérifiés sur la demande de l'expéditeur dans les conditions de l'article précédent, équivalent à l'article 8 actuel.[52]

48. En effet, les éléments sur lesquels portent les mentions visées par l'article 8, § 3, sont eux aussi d'importance primordiale pour déterminer les responsabilités en cas de dommage. Comme, pour des raisons pratiques, le transporteur n'est pas obligé de les vérifier, elles sont considérées comme des affirmations unilatérales de l'expéditeur. Elles ne cessent de l'être que si l'expéditeur a exigé une vérification ou, ajouterons-nous, si le transporteur y a procédé de sa propre initiative.[53]

49. Tant qu'elles sont unilatérales, les mentions du poids ou autre quantité de la marchandise ou du contenu des colis n'ont aucune force probante.[54] Qui plus est, comme le transporteur n'est pas tenu de se soucier de leur exactitude, qu'aucune initiative ne lui incombe à ce propos, il n'est pas non plus chargé nécessairement du fardeau de la preuve. Si l'ayant droit allègue un manquant

---

51) Rodière, CMR, n°22, p.208; Lamy Transport, n°831, p.383; Brunat, BT 1973, 162 (163).

52) Voir la liste de ces documents plus haut, n.42.

53) Cf. article anonyme TD 1962, 2126 (3e p.de couverture).

54) Il est clair que, dans la mesure où elles concernent la volonté des parties, ces mentions ne sont ni unilatérales, ni dépourvues de force probante (art.9, § 1). Nous nous occupons ici, cependant, de la preuve que la marchandise prise en charge correspond bien à la volonté des parties.

lors de la livraison de grain en vrac, par exemple, c'est à lui de prouver, sous peine de succomber au procès, que le transporteur avait effectivement pris en charge la quantité de marchandise indiquée dans la lettre de voiture, et que la perte s'est donc produite pendant le transport (art.17, § 1).[55]

Lorsque des vérifications ont eu lieu, ou du moins lorsque l'expéditeur en a exigées, l'article 9, § 2, retrouve sa pleine application. Ceci n'est certes pas prévu expressément dans la CMR, mais c'est bien ce qu'il faut déduire des travaux préparatoires. Ainsi, en l'absence de constatations divergentes inscrites dans la lettre de voiture, les mentions de celle-ci concernant le poids ou autre quantité, ou le contenu, sont présumées conformes à la réalité; des constatations divergentes inscrites, mais non acceptées, détruisent cette présomption mais le fardeau de la preuve incombe au transporteur; enfin, il est parfaitement loisible à l'expéditeur, même si l'article 8 ne le dit pas, d'accepter les constatations du transporteur, auquel cas seules celles-ci feront foi, sauf contre-preuve.

---

55) Cf. article anonyme, TD 1956, 2153 (2196); Trib.de gde inst. Offenburg 21 janv.1969, DET 1971, 283 = VersR 1969, 560.

Chapitre 3

OBLIGATIONS ET RESPONSABILITES SPECIALES

I. CHARGEMENT ET DECHARGEMENT - CALAGE ET ARRIMAGE

50. La CMR n'indique pas à qui incombent les opérations de chargement de la marchandise, d'arrimage et de calage, ou de déchargement. Leur attribution dépend trop de la nature de la marchandise et des moyens techniques à disposition pour qu'on puisse la réglementer d'une façon générale. Et si des législations nationales se sont tout de même occupées de distribuer ces tâches,[1] les expéditeurs et transporteurs de ces pays se sont équipés et instruits en fonction de ces règles nationales. Il serait donc inopportun, économiquement, d'introduire des règles différentes pour les transports internationaux. La CV a également renoncé à de telles règles, et la CIM renvoie en principe à la législation nationale et à la volonté des parties (art.14, §2 CIM). Une unification pour les transports routiers était d'autant moins indiquée que les opérations en question sont effectuées ordinairement au domicile de l'expéditeur ou du destinataire, et non à un point central comparable à une gare ou à un aéroport.

51. On ne peut pas déduire de la règle de l'article 17, § 4 c, que ces opérations incombent en principe au transporteur, ou au contraire respectivement à l'expéditeur et au destinataire.[2] Selon cette disposition, le transporteur n'est pas responsable du dommage à la marchandise si celui-ci est dû à la manutention, au chargement, à l'arrimage ou au déchargement effectués par l'expéditeur ou

---

1) Allemagne: art.17 KVO. France: art.4 Conditions d'application des tarifs pour les transports routiers de marchandises, qui règle la question seulement pour les envois pesant au moins trois tonnes.

2) Pour la première solution: Helm, p.35; Trib.d'arrond. Amsterdam 12 avril 1972, Schip en Schade 1972, n° 102. Pour la seconde solution: Willenberg, NJW 1968, 1020 (1023); Trib.de gde inst. Berlin 12 novembre 1970, VersR 1971, 635; Trib.comm. Namur 22 juillet 1965, JDU 1965, 355 = DET 1966, 133.

le destinataire. L'article 17, § 4 c, pose uniquement la règle que c'est à celui qui a chargé, arrimé ou déchargé, de supporter les conséquences de ses actes.[3] Dans le cadre de cette disposition, il importe seulement de savoir qui s'est chargé de la direction de ces opérations dans le cas particulier, et non qui avait l'obligation de le faire.[4]

52. On ne peut pas non plus déduire de l'article 17, § 4 c, la présomption que les opérations qui y sont visées ont été effectuées par le transporteur. Si c'est à celui-ci d'établir qui a chargé et arrimé, c'est parce que le dommage provoqué par ces opérations s'est produit pendant la durée du transport[5] et que l'article 17, § 1, l'en rend responsable en principe. Si le transporteur doit également prouver que le déchargement a été effectué par le destinataire, c'est que l'article 30 pose la présomption, lorsque le destinataire émet à temps des réserves, que le dommage a eu lieu avant la livraison et que le transporteur en est donc à nouveau responsable en vertu de l'article 17, § 1.

53. La CMR abandonne donc la question de l'obligation de charger, d'arrimer et de décharger, à la volonté des parties ou au droit national applicable.[6] Sauf pour le retard ou pour les dommages causés à la marchandise visée par le contrat (art.17, §§ 1 et 4 c), c'est également au droit national de sanctionner l'inexécution ou la mauvaise exécution de ces opérations. Cependant, pour de nombreux tribunaux le transporteur est tenu, dans le cadre de son obligation générale de soin à porter au transport, de veiller à ce que le chargement et l'arrimage soient corrects et suffisants.

---

3) Züchner, VersR 1969, 723 (725); TRANS/WP 9/11, art.19, p.55.

4) W/TRANS/SC 1/438, n°32, p.8; C.d'appel Bruxelles 13 janvier 1972, RDU 1973, 266 = DET 1972, 585 = JPA 1972,11.

5) Il va de soi qu'un dommage peut déjà se produire p e n d a n t le chargement effectué par l'expéditeur, c'est-à-dire avant la prise en charge par le transporteur, puisque la marchandise ne se trouve pas encore sous la puissance de celui-ci. Le dommage échappe alors de toutes façons à l'application de l'article 17. Le cas le plus courant, traité ici, est celui où des dommages consécutifs à un arrimage défectueux ou à une mauvaise répartition des marchandises dans le véhicule, se produisent pendant le déroulement du transport.

6) Cf. article anonyme, DVZ 1974, n°90; Trib.comm. Corbeil-Essonne 18 avril 1969, DET 1969, 988 ; Trib.Arnhem 27 novembre 1973, DET 1974, 748 = Schip en Schade 1974, n°64-65.

Quelle qu'en soit la personne responsable, l'arrimage doit préserver la marchandise des dommages pouvant être provoqués au cours d'un transport normal, compte tenu de l'état de la route.[7] S'il survient un accident et que l'arrimage n'y résiste pas, on considérera en général que l'accident est la seule cause du dommage. Il se peut cependant que la cause de l'accident soit l'arrimage lui-même, effectué par l'expéditeur. La plupart des législations prévoient alors des poursuites pénales contre le transporteur, car son véhicule a mis en danger la sécurité de la circulation par la façon dont son chargement était arrimé.[8] Certaines lois nationales de transport ajoutent à cette responsabilité pénale une responsabilité contractuelle envers l'ayant droit: le transporteur a l'obligation contractuelle de veiller à ce que la marchandise ne nuise pas à la sécurité du véhicule et de la circulation, que l'arrimage ait été fait par l'expéditeur ou par lui-même.[9] Une telle obligation envers l'ayant droit n'existe pas dans la CMR.[10] Lorsque le dommage à la marchandise est dû à l'une des causes de l'article 17, § 4 c, le transporteur en est déchargé, même si la défectuosité de l'arrimage lui a valu une condamnation pénale pour avoir mis en danger la circulation.[11]

II. EMBALLAGE

54. C'est à l'expéditeur de veiller à ce que la marchandise soit pourvue d'un emballage suffisant et en bon état. En effet, le transporteur est non seulement exonéré de sa responsabilité si le dommage causé à la marchandise est dû à un défaut de l'emballage

7) Cf. C.d'appel Hamm 4 nov. 1971, VersR 1973, 911; C.d'appel Paris 27 janv. 1970, BT 1970, 100; Trib.comm. Namur 22 juill. 1965, JDU 1965, 355 = DET 1966, 133. De même, pour l'emballage, Trib. Dordrecht 18 mai 1966, JDU 1968, 155 = DET 1968, 416, et 1969, 1053.

8) Pour la Suisse, art.90 LCR, 237 CP, 96 Ord. sur les règles de la circulation routière.

9) Allemagne: art.17, al.1, 3e phrase, KVO. France: selon l'article 4 Conditions d'application des tarifs pour les transports routiers de marchandises, , l'arrimage est fait selon les instructions du transporteur, donc sous sa responsabilité, et il doit satisfaire aux prescriptions de l'article R65 du code de la route; cependant, s'il constate des défectuosités de l'arrimage, le transporteur peut émettre des réserves quant aux conséquences possibles de ces défectuosités.

10) Züchner, VersR 1968, 732 (725); Willenberg, VersR 1971, 636; Voigt, DVZ 1973, n° 59, p.7

11) Trib.comm. Anvers 30 avril 1965, DET 1966, 314.

(art.17, § 4 b), mais il peut aussi réclamer à l'expéditeur la réparation des dommages de toutes sortes qu'il aurait subi lui-même en raison de ce défaut (art.10). Dans les deux cas, le transporteur doit prouver le défaut de l'emballage.

Dans le premier cas, le transporteur n'a qu'à rendre encore vraisemblable que le dommage à la marchandise provient de son emballage défectueux. Le fait que l'article 17, § 4 b, ne prévoie pas d'exception à l'exonération du transporteur indique que l'emballage reste toujours dans la sphère de risque de l'ayant droit et ne peut jamais incomber au transporteur en vertu du contrat de transport; si le transporteur s'en est tout de même chargé, il n'en répondra en tout cas pas selon les règles de la CMR.

Dans le second cas, le transporteur doit prouver l'existence d'un lien de causalité entre le défaut de l'emballage et le dommage subi personnellement. L'article 10 permet à l'expéditeur de se libérer en prouvant que le transporteur n'avait pas fait de réserves, alors qu'il connaissait la défectuosité ou que celle-ci était apparente. L'expéditeur est alors entièrement libéré. En effet, faire ou ne pas faire de réserves ne modifie en rien le lien de causalité entre le défaut de l'emballage et le dommage subi. Il faut donc admettre qu'ici, à la différence de l'article 11, § 2,[12] la CMR ne prévoit pas un partage des responsabilités en raison de fautes concurrentes; elle considère plutôt qu'en n'émettant aucune réserve sur un défaut connu ou apparent de l'emballage le transporteur prend sur lui tous les dommages que pourrait lui occasionner ce défaut.

III. DOCUMENTS ET RENSEIGNEMENTS DESTINES AUX FORMALITES DOUANIERES ET ADMINISTRATIVES

Responsabilité de l'expéditeur

55. Si, par la force des choses, c'est normalement au transporteur d'exécuter les formalités relatives à la marchandise pendant le transport et particulièrement au passage des frontières [13],

---

12) Voir plus bas, n°57.

13) Il peut cependant arriver que l'expéditeur ou le destinataire s'occupent eux-mêmes des formalités de douane ou en chargent un commissionnaire en douanes; ceci est particulièrement fréquent dans les transports ferroviaires.

c'est en revanche à l'expéditeur de veiller à ce qu'il dispose de tous le éléments nécessaires pour accomplir ces actes sans difficultés (art.11). Le transporteur doit pouvoir se fier entièrement à l'expéditeur en ce qui concerne la conformité des marchandises aux exigences administratives des pays traversés; il n'est pas même tenu de vérifier si les documents et les renseignements qu'on lui a donnés sont exacts et suffisants (art.11, § 2). Notons qu'il n'est pas nécessaire que l'expéditeur remette directement les documents douaniers au transporteur. Il peut aussi les mettre à sa disposition au poste frontière prévu pour le passage de la marchandise.[14)]

56. La responsabilité de l'expéditeur envers le transporteur pour l'insuffisance ou l'irrégularité des documents et des renseignements, est la même que celle prévue par la CIM (art.13, § 2) et par la CV (art.16). L'expéditeur répond de tout dommage causé au transporteur par cette insuffisance ou cette irrégularité, sans égard à l'existence d'une faute de sa part.[15)] Le transporteur n'a qu'à prouver l'absence ou l'irrégularité du document ou du renseignement, le dommage subi et le lien de causalité entre ces deux élements. En vertu de l'article 9, § 1, l'expéditeur est présumé avoir remis au transporteur les documents dont la liste figure dans la lettre de voiture. C'est donc au transporteur de prouver qu'il n'a pas reçu l'un des documents qui y figurent. Inversement, si le document en question n'y figure pas, l'expéditeur sera présumé ne l'avoir pas remis et devra lui-même prouver le contraire.

L'expéditeur répond de tout dommage, même du dommage indirect. Il devra donc rembourser non seulement l'amende qu'aura éventuellement dû payer le transporteur, mais aussi les dommages-intérêts qu'auront obtenu de lui le destinataire de la marchandise et les ayants droit d'autres marchandises transportées dans le même envoi, si par la suite des difficultés rencontrées à la frontière

---

14) C'était le cas dans Trib.d'arrond. Roermond 30 mai 1968, DET 1969, 1019.

15) Precht-Endrigkeit, art.11, n°2, p.71, citant Helm, p.141. Pour la CIM, Nánássy - Wick, art.13, n.7, p.101, avec d'autres citations. Pour la CV, Guldimann, art.16, n.6, p.95.

tout le transport a été retardé.[16)]

57. L'expéditeur est libéré de sa responsabilité s'il prouve que le transporteur a commis une faute. Il doit s'agir d'une faute ayant provoqué la remise de documents ou de renseignements insuffisants ou irréguliers,[17)] ou ayant modifié par la suite le lien de causalité entre l'irrégularité et le dommage. On peut aussi considérer comme faute le fait pour le transporteur de ne pas signaler à l'expéditeur une insuffisance qu'il aurait remarquée dans les documents ou renseignements reçus. Que le transporteur ne soit pas tenu d'examiner si les documents et renseignements sont exacts et suffisants (art.11, § 2) signifie qu'il ne commet aucune faute s'il ne remarque pas un défaut existant. Mais si l'expéditeur peut prouver qu'il en avait eu connaissance et ne l'avait pas signalé, on peut considérer en droit suisse qu'il n'a pas porté tout le soin qu'on pouvait exiger de lui dans l'exécution de son mandat. On peut aussi considérer que, s'il connaissait l'existence d'un défaut, le transporteur commet un abus de droit en invoquant la responsabilité de l'expéditeur.[18)]

L'article 11, § 2, ne libère pas automatiquement l'expéditeur de toute responsabilité dès que le transporteur a commis une faute. Selon cet article, l'expéditeur ne répond pas de t o u t le dommage. Pour savoir comment partager la responsabilité entre les deux parties, il faut consulter le droit national applicable.[19)] En droit suisse, on aura recours aux articles 99, al.3, et 44, al.1, CO, relatifs à la faute concurrente; le juge tiendra compte non seulement de l'importance causale de la faute du transporteur, mais aussi de sa gravité pour décider si elle élimine entièrement ou non la responsabilité objective de l'expéditeur. Au cas où celui-

16) Cf.Guldimann, art.16, n.7, p.95, pour la CV.

17) La C.d'appel de Paris, 27 janvier 1971, JDU 1971, 151 = BT 1971, 115, n'a pas retenu comme faute le fait qu'en indiquant à l'expéditeur quelles pièces il devait préparer pour la douane, le transporteur avait omis de lui signaler qu'elles devaient être rédigées en allemand. La douane allemande avait ensuite exigé une traduction, ce qui avait provoqué un retard de plusieurs jours.

18) Guldimann, art.16, § 2, n.14, p.96.

19) Seligsohn, art.13, n.6, p.195 , pour la CIM.

ci aurait aussi commis une faute, elle entrera également en considération pour le partage des responsabilités ou son attribution entière à l'une ou à l'autre des parties.[20]

Responsabilité du transporteur

58. De son côté, le transporteur répond comme un commissionnaire de l'utilisation des documents reçus et mentionnés dans la lettre de voiture (art.11, § 3).[21]

Il n'est pas précisé de quel genre de commissionnaire il s'agit. On peut penser à la responsabilité d'un commissionnaire de transport[22] ou d'un commissionnaire en douanes. Quoi qu'il en soit, sa responsabilité sera régie, en droit suisse, par l'article 398 CO, auquel renvoie l'article 425, al.2, CO pour le contrat de commission. En effet, le renvoi de l'article 439 CO, qui soumet le commissionnaire de transport aux dispositions régissant le voiturier, ne peut s'appliquer ici car l'utilisation et la garde des documents de douane ne concerne pas directement le transport des marchandises. Le transporteur devra donc veiller à une bonne et fidèle exécution de son obligation (art.398, al.2, CO) et ne pourra se libérer que s'il prouve l'absence de faute de sa part (art.97 CO).[23] La mesure de cette faute, autrement dit le soin à porter à l'exécution du mandat, devra se déterminer non seulement selon l'instruction et les connaissances nécessaires pour l'exécution, mais aussi selon les aptitudes et qualités du transporteur que l'expéditeur connaissait ou aurait dû connaître (art.321 e, al.2, CO). Comme la CMR, pas plus que le droit suisse, n'exige que le transporteur routier soit un professionnel, le soin à porter à l'exécution des formalités de douane sera plus ou moins grand selon la qualité du transporteur.

---

20) Von Thur - Peter, p.111 et n.19; Rusconi, ZSR 1963 I 337 (347ss).

21) L'article 13, § 2, CIM, dont dérive l'article 11 CMR, a été modifié en 1961: comme le contrat de commission est inconnu dans plusieurs Etats signataires et qu'il n'est pas réglementé de façon uniforme dans les législations qui le connaissent, le nouvel article 13, § 2, CIM se contente de prévoir une responsabilité pour faute du chemin de fer. L'article 16 CV ne règle pas la responsabilité du transporteur aérien.

22) C'est l'avis de Loewe, p.37.

23) Cf.Gautschi, art.398, n.23 b, p. 379.

La mention des documents dans la lettre de voiture est une condition indispensable à la responsabilité du transporteur. Celui-ce ne répond pas des documents qui n'y sont pas mentionnés.[24)]

L'article 11, § 3, ne s'applique pas aux pertes et avaries ou au retard que pourraient avoir causés la mauvaise utilisation ou la perte des documents. Le transporteur répond de ces dommages selon le chapitre IV de la CMR; y sont soumis en effet toutes les pertes et avaries qui se sont produites entre la prise en charge et la livraison, ainsi que tout retard, sans distinction quant à leur cause.[25)]

L'indemnité due à l'ayant droit en vertu d'une utilisation inexacte ou de la perte de documents ne peut pas dépasser celle qui serait due en cas de perte de la marchandise (art.11, § 3). Le maximum de l'indemnité sera donc fixé selon les articles 23, 24, 26 et, si le transporteur s'est rendu coupable de dol ou d'une faute équivalente, selon l'article 29.

Le transporteur répond-il de ses auxiliaires également comme un commissionnaire, ou l'article 3 CMR reste-t-il applicable? Dans la première éventualité, le transporteur répondrait des actes et des omissions de ses préposés comme des siens propres (art.101 CO). Mais s'il se substituait un autre transporteur, n'ayant pas adhéré au contrat de transport, pour effectuer les formalités de douane, il ne répondrait que du soin avec lequel il aurait choisi ce sous-mandataire et lui aurait donné des instructions (art.399, al.2, CO).[26)] Cependant, à notre avis, l'article 11, § 3, ne renvoie au droit du commissionnaire que pour la mesure du soin à apporter à l'exécution, et non pour déterminer sa responsabilité du fait des auxiliaires. L'article 3 CMR reste applicable; en conséquence, le transporteur répond comme des siens propres non seulement des actes et omissions de ses préposés, mais aussi des autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution des formalités de douane.

---

24) TRANS/WP 9/11, art.11, p.44.

25) Cf. Heuer, p.143.

26) Puisque le renvoi de l'article 439 CO ne s'applique pas à notre question, on ne peut faire appel aux règles de l'article 449 CO; cf. Gautschi, art.439, n.5, p.133.

IV. RESPONSABILITE DE L'EXPEDITEUR POUR LES MENTIONS DE LA LETTRE DE VOITURE

59. L'expéditeur répond envers le transporteur de la plupart des indications énumérées à l'article 6. Seules échappent à sa responsabilité celles concernant le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture, la désignation du transporteur, les frais afférents au transport, ainsi que la clause Paramount. L'expéditeur répond de l'inexactitude et de l'insuffisance de toutes les autres indications devant apparaître dans la lettre de voiture.

L'article 7, § 1 a et b, ne précise pas si les indications dont répond l'expéditeur doivent être données en vue de l'établissement d'une lettre de voiture. Etant donné l'emplacement de l'article 7 parmi les dispositions sur la lettre de voiture, il faut admettre qu'en effet, comme le font les articles 7 CIM et 10 CV, l'article 7 CMR fonde la responsabilité de l'expéditeur pour l'exactitude et la perfection de la lettre de voiture, relativement aux mentions qui lui incombent. L'article 7 ne s'applique donc que si une lettre de voiture a été établie. Si les parties au contrat de transport n'établissent pas de lettre de voiture, l'inexactitude ou les lacunes de leurs déclarations et instructions seront sanctionnées par le droit national.

Comme l'article 7 CIM et l'article 10 CV, l'article 7 CMR fonde une responsabilité objective de l'expéditeur, indépendante de toute faute.[27)]

Les mentions dont répond l'expéditeur peuvent reproduire de façon inexacte ou incomplète les accords des parties. Elles peuvent aussi reproduire fidèlement des accords ou des instructions fondées sur une représentation erronée des faits: par exemple, l'expéditeur se trompe dans l'adresse du destinataire. Le dommage dont répond l'expéditeur selon l'article 7 peut donc aussi bien consister dans la difficulté qu'a le transporteur de renverser la présomption fondée par la lettre de voiture, que dans l'inexécution par l'expéditeur de son obligation de donner des instrutions au mandataire-transporteur. L'inexactitude d'une indication peut dans certains

27) Cf. article anonyme, TD 1964, 1240, 1274 (1241).

cas provoquer un dissentiment ou une erreur essentielle.[28] Enfin, si l'expéditeur répond de l'insuffisance d'une indication dans la lettre de voiture, il répond à plus forte raison de l'absence d'une telle indication dans la lettre de voiture.

60. Contrairement aux articles 10 et 11, l'article 7 ne prévoit aucune cause d'exonération de l'expéditeur. Il est cependant reconnu pour l'article 7, § 1, CIM qu'une faute concurrente du transporteur peut atténuer ou même supprimer la responsabilité de l'expéditeur d'une façon comparable à celle de la responsabilité pour les documents de douane et administratifs.[29]

Pas plus que dans le cadre de l'article 11, on ne peut considérer comme faute du transporteur le fait de n'avoir pas vérifié les indications de l'expéditeur. Certes, l'article 8 lui enjoint de procéder à certaines vérifications, mais cet article ne pose, comme nous l'avons vu, qu'une règle de preuve: son infraction ne fait qu'entraîner la présomption de l'exactitude des indications de la lettre de voiture, mais ne constitue pas une faute du transporteur.

La responsabilité de l'expéditeur pourra être atténuée ou supprimée, si les indications inexactes ou insuffisantes ont été données sur la base de renseignements erronés donnés fautivement par le transporteur, si le dommage subi par le transporteur a été aggravé par sa propre faute, ou enfin si le transporteur n'a pas signalé à l'expéditeur des inexactitudes parvenues à sa connaissance à l'occasion, par exemple, des vérifications ordonnées par l'article 8.

61. L'expéditeur répond des indications visées à l'article 7, § 1, même si elles ont été inscrites sur sa demande par le transporteur, car celui-ci est présumé l'avoir fait pour le compte de l'expéditeur (art.7, § 2). Le transporteur doit d'abord prouver qu'il a fait ces inscriptions sur la demande de l'expéditeur. Ce sera à ce dernier, s'il veut se libérer, de prouver que l'indication n'émane pas de lui (par exemple pesage effectué par le transporteur) ou que le transporteur n'a pas suivi ses ordres.

---

28) Cf. Gautschi, art.441 CO, n.4 a-b, p.171, et n.9, p.176.

29) Nánássy - Wick, art.7, § 1, n.2, p.47, avec d'autres citations; Seligsohn, art.7, n.5, p.92 s.

V. INDICATIONS CONCERNANT LES MARCHANDISES DANGEREUSES

62. S'il donne au transport une marchandise dangereuse, l'expéditeur a l'obligation d'en donner la dénomination généralement reconnue (art.6, § 1 f, et 7, § 1), de préciser la nature exacte du danger qu'elle présente ainsi, éventuellement, que d'indiquer les précautions à prendre (art.22, § 1).

Lorsque le transporteur ignorait la nature dangereuse de la marchandise, l'expéditeur est responsable de tous frais et dommages que causent la remise de cette marchandise et son transport (art.7, § 1, et 22, § 2). Le transporteur a le droit de décharger la marchandise à tout moment et en tout lieu et de la rendre inoffensive, sans devoir payer d'indemnité (art.22, § 2).

63. Si les indications qui lui incombent en vertu de l'article 22 ne figurent pas dans la lettre de voiture, l'expéditeur peut s'exonérer de sa responsabilité en établissant que le transporteur connaissait tout de même exactement le danger que présentait la marchandise (art.22, § 1). De plus, il ressort du lien étroit entre l'article 22 et l'article 7, § 1, qu'une faute du transporteur peut atténuer ou même supprimer la responsabilité de l'expéditeur.

Le fait qu'en l'absence d'indication dans la lettre de voiture le transporteur soit présumé avoir ignoré la nature du danger (art.22, § 1), implique que le transporteur n'a pas à s'enquérir des dangers que peuvent présenter les marchandises qu'il prend en charge; il peut toujours considérer qu'elles sont sans danger, sauf avertissement de l'expéditeur. En revanche, s'il connaît l'existence d'un danger, il ne peut prendre la route sans s'être enquis des précautions à prendre, sinon il commettrait une faute.[30)]

---

30) Signalons l'existence de l'ordonnance du Conseil fédéral du 24 mai 1972 relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR)(RO 1972, 1917 ss), ainsi que de l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), entré pour la première fois en vigueur le 29 janvier 1968 et applicable en Suisse depuis le 20 juillet 1972 (RO 1972, 1085 ss). SDR et ADR dressent la liste des marchandises dangereuses et indiquent les précautions à prendre quant à leur emballage, au véhicule et au déroulement du transport.

VI. RESPONSABILITE POUR LES LIVRAISONS CONTRE REMBOURSEMENT

64. Le transporteur qui livre la marchandise sans percevoir le remboursement qu'il avait mandat de percevoir en vertu du contrat de transport, doit indemniser l'expéditeur à concurrence du montant de ce remboursement. La CMR ne prévoit aucune cause d'exonération. On peut même parler d'une véritable garantie du transporteur: il devra dans tous les cas verser à l'expéditeur la somme promise, qu'il l'ait ou non reçue du destinataire. Sa seule défense possible sera de contester l'existence d'une clause de remboursement.

L'article 21 fonde cependant plus qu'une garantie: l'expéditeur n'a pas seulement droit au paiement de la somme stipulée, mais aussi à l'indemnisation de tout dommage résultant de l'inexécution de la clause de remboursement. En effet, l'article 21 ne pose aucune restriction quant à la nature du dommage à réparer. Il ne fait que limiter le montant pouvant être réclamé du transporteur. Ainsi, au lieu d'exiger le paiement du remboursement par le transporteur, l'expéditeur pourra s'adresser directement au destinataire tout en faisant supporter les frais qui en résultent par le transporteur. La limite du montant du remboursement ne pourra cependant pas être dépassée.

La responsabilité du transporteur pour la livraison contre remboursement est traitée dans le chapitre IV de la CMR. Elle est donc aussi visée par l'article 29, qui supprime la limite de responsabilité en cas de dol ou de faute équivalente du transporteur. Le transporteur qui commet un dol ou une faute équivalente en ne percevant pas le remboursement est donc tenu envers l'expéditeur pour la totalité du dommage.

Chapitre 4

DROIT DE DISPOSITION SUR LA MARCHANDISE

Le droit de disposition , c'est-à-dire le droit de donner des instructions au transporteur et de modifier unilatéralement le contrat, appartient en principe à l'expéditeur (art.12, § 1); mais il est limité par les droits du destinataire et peut même appartenir à celui-ci depuis le début du transport (art. 12, § 3). D'une façon générale, à partir de l'établissement de la lettre de voiture, le destinataire a la possibilité de se prévaloir du contrat de transport. C'est pourquoi, avant d'étudier le droit de disposition, il nous semble utile de voir quand et à quelles conditions le destinataire peut intervenir dans le contrat.

I. LE DESTINATAIRE

Intervention dans le contrat

65. A moins que sa personne ne soit celle-même de l'expéditeur, le destinataire ne participe pas à la conclusion du contrat. Il est un tiers au contrat, auquel celui-ci accorde cependant certains droits et impose en contrepartie certaines obligations. La CMR prévoit ainsi pour lui le droit de disposition, c'est-à-dire le droit de donner au transporteur des instructions et de modifier unilatéralement le contrat (art.12, § 3), le droit à la livraison, et celui d'invoquer la responsabilité du transporteur en cas de perte ou de retard (art.13, § 1).[1)] Sa contrepartie est le paiement des créances du transporteur, éventuellement du remboursement stipulé par l'expéditeur et des frais occasionnés par ses propres instructions.

66. Le destinataire ne peut exercer les droits que lui réserve le contrat, ni être lié par ses obligations, que si à un moment

1) La CMR ne prévoit expressément que les droits dont l'exercice exprime l'adhésion du destinataire au contrat.

donné il entre volontairement dans le rapport contractuel aménagé par l'expéditeur et le transporteur.

Sans nous prononcer sur l'explication juridique de son entrée dans le contrat,[2] nous voulons examiner ici les conditions et le moment de cette adhésion selon la CMR.

67. Notons tout d'abord que la CMR ne prévoit pas d'acte distinct d'adhésion. Le destinataire adhère au contrat par actes concluants, au moment où il exerce pour la première fois ses droits contractuels: il donne par exemple des instructions pour le transport, réclame la livraison ou bien, en cas de perte de la marchandise ou de retard (art.13, § 2, 2^{e}phrase), il demande réparation. Pour savoir quand il peut adhérer, il suffit donc de savoir à partir de quel moment il peut exercer ses droits. Dans la CMR comme généralement dans le droit des transports, les droits du destinataire ne naissent pas à la conclusion du contrat, mais seulement lorsque certains faits se sont produits. A partir de là, les droits du destinataire existent sous la condition suspensive que celui-ci adhère au contrat, c'est-à-dire qu'il exerce l'un de ses droits. Avant cette adhésion et tant que l'expéditeur détient encore son propre droit de disposition, les droits du destinataire sont encore soumis à la condition résolutoire que l'expéditeur ne désigne pas un autre destinataire ou ne mette pas prématurément fin au transport.[3] Voyons quels faits entraînent la naissance des droits du destinataire. La CMR prévoit quatre possibilités.

68. 1^{o}) Dans le cas normal, le destinataire ne peut adhérer au contrat, donc exercer ses droits, qu'à la fin du transport, lorsque la marchandise est arrivée au lieu de destination (art.13, § 1). Son adhésion s'exprime au plus tard par son acceptation de la li-

---

2) La CMR, comme les autres conventions et législations du droit des transports, reste muette sur ce point. Pour l'historique de la question et la critique de la doctrine dominante, cf. Rodière, Tome II, n^{o}575 ss, p.209 ss; cf. aussi Rehsteiner, p.101 ss; Van Ryn, p.1053.

3) Cette situation se présente lorsque la marchandise est arrivée au lieu de destination et que le destinataire n'a pas encore réclamé le second exemplaire de la lettre de voiture (art.12, § 2, et 13, § 1), de même qu'en cas de retard avant que le destinataire ne fasse valoir ses droits selon l'article 13, § 1.

vraison, lorsqu'aucune lettre de voiture n'a été établie, ou par son acceptation du second exemplaire de la lettre de voiture, qui est l'exemplaire accompagnant la marchandise (art.13, § 1, et 12, § 2). Le destinataire peut également, dès l'arrivée de la marchandise, réclamer de sa propre initiative cet exemplaire et demander la livraison (art.13, § 1). En l'absence de lettre de voiture,il faut admettre que la CMR lui réserve aussi le droit de réclamer la livraison. Il faut admettre également que ces actes n'entraînent adhésion que si le destinataire réclame la lettre de voiture ou la marchandise avec l'intention de les accepter. Il doit pouvoir exiger préalablement qu'on les lui présente uniquement pour examen.[4)]

69. 2°) La CMR n'interdit pas au transporteur de remettre au destinataire le second exemplaire de la lettre de voiture avant l'arrivée de la marchandise au lieu de destination (art.12, § 2).[5)] Cette remise met fin au droit de disposition de l'expéditeur (art. 12, § 2) et permet au destinataire d'adhérer au contrat à partir de ce moment.[6)] Cela est admis pour les transports ferroviaires internationaux.[7)] Cette possibilité est sans doute la bienvenue lorsque l'expéditeur se désintéresse totalement du déroulement du transport. Dans d'autres circonstances, cependant, outre les difficultés pratiques que peut présenter un tel procédé, on peut se demander s'il est souhaitable de laisser le transporteur décider lui-même du moment où le destinataire pourra entrer dans le contrat, en privant

---

4) Matile, p.91 s, pour l'article 16, § 3, CIM; Rehsteiner, p.107 s.

5) L'avant-projet W/TRANS/WP 9/40 précisait à son article 11 que la marchandise devait être arrivée avant la remise de la lettre de voiture. Cette précision n'a pas été reprise dans le texte définitif.

6) Cette adhésion, à nouveau, ne s'exprime pas nécessairement par une acceptation expresse du second exemplaire, mais par l'exercice du droit de donner des ordre au transporteur ou du droit à la livraison.

7) Matile, p.57 et 69; Nánássy - Wick, art.21, n.33, p.151; en droit suisse également, cf. Gautschi, art.443 CO, n.11 b, p.200. L'article 15, § 3, de la CIM de 1890 liait encore le retrait de la lettre de voiture à l'arrivée de la marchandise au lieu de destination. Lors de la révision de 1924, la Suisse, ainsi que les gouvernement auteurs du "Projet commun", proposèrent de supprimer l'exigence de l'arrivée de la marchandise. Le gouvernement suisse donna pour raison le fait que, contrairement à l'article

à son insu l'expéditeur de son droit de disposition (cf. art.12, § 2).

70. 3°) L'expéditeur qui renonce à demeurer maître du transport peut donner le droit de disposition au destinataire en portant dans la lettre de voiture une mention appropriée (art.12, § 3). Le destinataire peut alors, en principe, exercer son droit de disposition, et par là adhérer au contrat, dès l'établissement de la lettre de voiture. En réalité, l'article 12, § 5, y ajoute la condition qu'il ait en sa possession le premier exemplaire de la lettre de voiture, puisqu'il doit le présenter pour exercer son droit.

Il lui faudra donc attendre que cet exemplaire, destiné en principe à l'expéditeur, lui soit parvenu.

71. 4°) Enfin, l'article 13, § 1, permet au destinataire d'exercer les droits que lui réserve le contrat dès que la perte de la marchandise est établie (qu'elle le soit effectivement ou seulement par la présomption de l'article 20), ou lorsque la marchandise n'est pas encore arrivée au délai prévu ou normalement prévisible pour la livraison.

Obligations du destinataire

72. Par son adhésion, le destinataire devient créancier des prestations du transporteur, mais il s'engage en même temps à exécuter les obligations que le contrat lui impose. Pour qu'il puisse s'engager en connaissance de cause, la CMR ne lui permet le plus

---

15, § 3, le destinataire retirait souvent la lettre de voiture alors que la marchandise était perdue et qu'elle n'était donc pas arrivée à destination. Il fallait confirmer cette pratique, car selon la CIM de 1890 (et jusqu'en 1924), seul avait qualité pour agir celui qui possédait le droit de disposition sur la marchandise (art.26, § 1); le destinataire n'acquérait ce droit qu'après l'arrivée de la marchandise, soit en retirant la lettre de voiture, soit en exerçant ses droits selon l'article 16, § 2 (art.15, § 4). Ainsi, le destinataire d'une marchandise perdue, peut-être transportée à ses risques, ne pouvait pas intenter d'action contre le chemin de fer, puisqu'en principe il n'avait pas le droit de retirer la lettre de voiture (Procès-verbaux de la Conférence internationale concernant le transport des marchandises, des voyageurs et des bagages par chemin de fer, Berne mai-juin 1923, Tome I, 2e partie, fasc.I, p.103 s).

souvent d'adhérer au contrat qu'après avoir eu entre les mains un exemplaire de la lettre de voiture, ce qui lui permet de prendre connaissance des clauses du contrat.

A l'exercice de son droit de disposition est liée l'obligation de dédommager le transporteur des frais et du préjudice que lui causent les instructions données (art.12, § 5).[8)]

A l'exercice du droit à la livraison est liée l'obligation de donner décharge au transporteur (art.13, § 1). La décharge n'est qu'un reçu signifiant que le transporteur ne détient plus la marchandise, et non que celle-ci a été livrée dans de bonnes condition.[9)] Elle indique que le transporteur n'est plus responsable des dommages pouvant se produire à partir de ce moment, sans préjuger en rien du droit du destinataire de procéder à des vérifications et d'émettre des réserves ou des réclamations.

Enfin, le destinataire doit payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture, lorsqu'il exerce les droits que lui réserve l'article 13, § 1 (art.13, § 2). Cette obligation correspond donc à son droit à la livraison et à son droit de se prévaloir du contrat en cas de retard ou de perte. En revanche, l'exercice par le destinataire de son droit de disposition ou de donner des instructions au tranporteur, n'entraîne pas pour lui l'obligation de payer les créances résultant de la lettre de voiture.[10)] Aux créances résultant de la lettre de voiture appartiennent non seulement les créances du transporteur, mais également le remboursement éventuel que celui-ci doit percevoir pour le compte de l'expéditeur.

L'article 13, § 2, crée un droit de rétention pour le transporteur. Si les créances sont contestées, le destinataire ne pourra obtenir livraison qu'après avoir fourni des sûretés garantissant

---

8) Au sujet de cette obligation, voir plus bas, n°80.

9) Cf. Rodière, Tome II, n°685, p.295 s.

10) Une proposition de l'IRU et de la CCI, tendant à relier l'obligation de l'article 13, § 2, à l'exercice des droits de l'article 12, fut critiquée par l'institut UNIDROIT (W/TRANS/SC 1/355, add. 6, ad art.13, p.20), et rejetée par le Groupe de Travail des transports routiers lors de sa réunion spéciale du 14 au 16 févr. 1972 (W/TRANS/SC 1/438, n°46, p.10).

que le transporteur sera payé après solution du conflit. Le destinataire qui refuse le paiement et la fourniture de sûretés ne peut exercer son droit à la livraison. Si l'exercice de ce droit devait exprimer son adhésion au contrat, son refus de payer équivaut à un refus d'adhérer, et le destinataire reste alors extérieur au contrat: il ne devient ni créancier des prestations du transporteur, ni débiteur des contre-prestations. L'article 15, § 2, lui réserve toutefois le droit de revenir sur son refus tant que le transporteur n'a pas reçu de nouvelles instructions de l'expéditeur.

Notons que de l'avis du Groupe de Travail des transports routiers, réuni à Genève du 14 au 16 février 1972, une interprétation saine de l'article 13, § 2, conduit à libérer le destinataire des créances résultant de la lettre de voiture, lorsqu'il fait valoir ses droits consécutifs à la perte de la marchandise.[11)]

II. DROIT DE DISPOSITION

Titulaire du droit de disposition

73. Le droit des transports réserve généralement pour le créancier du transporteur le droit de préciser ou de modifier unilatéralement les obligations de celui-ci, tant que ces obligations ne sont pas exécutées. On dit qu'il est le maître du transport et son droit est appelé droit de disposition sur la marchandise (art.12 CMR, art.443 CO).

En droit suisse, le contrat de transport est soumis subsidiairement aux règles sur le mandat (art.440, al.2, CO), et le droit de disposition est considéré comme un cas particulier des instructions du mandant données en vue de l'exécution du mandat (art. 397 CO).[12)] Ces instructions contribuent à déterminer l'étendue du mandat.[13)] Elles ne peuvent cependant sortir du cadre de cette étendue telle qu'elle avait été convenue par l'accord des volontés des parties: des instructions unilatérales ne peuvent pas imposer au mandataire une aggravation de ses charges par rapport à

11) W/TRANS/SC 1/438, n°45 s, p.9 s.
12) Gautschi, art.443, n.2, p.188.
13) Gautschi, art.397, n.3 b, p.305.

celles qu'il avait assumées volontairement.[14] Le créancier du transporteur ne peut donc, par l'usage de son droit de disposition, imposer unilatéralement des prestations plus importantes que celles promises par le transporteur. Des instructions augmentant l'importance de ces prestations doivent être considérées comme une offre du créancier de conclure un nouveau contrat de transport, ou du moins une nouvelle clause. Cette offre est évidemment soumise à l'acceptation du transporteur.

La CMR suit le même principe, tout en étant plus précise. L'article 12 permet à l'expéditeur (ou éventuellement au destinataire) de modifier le lieu prévu pour la livraison, d'ordonner l'arrêt du transport (ce qui peut comporter la résiliation du contrat), ainsi que la livraison de la marchandise à un destinataire différent de celui indiqué dans la lettre de voiture. Comme cette liste n'est pas limitative, on peut imaginer d'autres modifications unilatérales.

L'article 12, § 5 b, permet de son côté au transporteur de refuser l'exécution de ces modifications, lorsqu'elle entraverait l'exploitation normale de son entreprise ou qu'elle porterait préjudice aux expéditeurs ou aux destinataires d'autres envois. On peut admettre que cette disposition détermine ainsi les cas où les modifications doivent être considérées comme dépassant le cadre du contrat tel qu'il avait été conclu.

74. Comme ordinairement le destinataire n'adhère au contrat qu'après l'arrivée de la marchandise à destination, le créancier du transporteur pendant la durée du transport est, dans la plupart des cas, l'expéditeur. La CMR fait de cette constatation une règle, et donne le droit de disposition uniquement à l'expéditeur (art.12, § 1). Celui-ci peut modifier le contrat de transport jusqu'à ce que le destinataire y adhère. Son droit de disposition s'éteint définitivement[15] lorsqu'après l'arrivée de la marchandise le desti-

---

14) Gautschi, art.397, n.11, p.313 s.

15) La CMR ne dit pas si l'expéditeur cesse d'être créancier et perd sa qualité pour agir contre le transporteur. La jurisprudence n'est pas uniforme sur ce point; cf. Libouton 1972, n°33, p.386, ainsi que Trib.comm. Bruxelles 22 juin 1973, DET 1974, 330, et C. féd. allemande 10 avr. 1974, NJW 1974,1614, qui appliquent le droit national. Le droit de disposition de l'expéditeur peut encore renaître en cas d'empêchement à la livraison (voir n°90 ss).

nataire demande que lui soit remis le second exemplaire de la lettre de voiture ou que livraison lui soit faite, qu'il accepte le second exemplaire même avant l'arrivée de la marchandise, ou lorsque la marchandise n'est pas arrivée au délai prévu ou prévisible et que le destinataire fait valoir ses droits (art.12, § 2, et 13, § 1).[16] Déjà avant l'adhésion du destinataire, le droit de disposition de l'expéditeur est suspendu dès que le transporteur donne au destinataire la possibilité d'adhérer au contrat par la remise, avant ou après l'arrivée de la marchandise, du second exemplaire de la lettre de voiture, ou que le destinataire lui-même demande à être mis en mesure d'adhérer après l'arrivée de la marchandise (art.12, § 2).

75. L'expéditeur peut renoncer à son droit de disposition et en investir le destinataire par l'inscription d'une mention appropriée dans la lettre de voiture.[17] Le droit de disposition appartient alors au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture (art.12, § 3). Une telle renonciation constitue pour le destinataire une garantie contre toute manoeuvre abusive de l'expéditeur. Elle lui donne la possibilité de prendre la maîtrise des opérations de transport dans des situations où lui seul a intérêt à ce que la marchandise lui parvienne dans de bonnes conditions (par exemple marchandise transportée aux risques du destinataire-acheteur).

L'obligation prévue par l'article 12, § 5 a, de présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture pour exercer le droit de disposition, permet également au destinataire de se garantir de la manière classique contre les actes de disposition de l'expé-

---

16) Il peut faire valoir ses droits en réclamant la livraison, en donnant des instructions pour accélérer le transport, en réclamant déjà réparation. Il faut bien admettre que l'article 12, § 2, mettant fin au droit de disposition de l'expéditeur, ne vise pas seulement le droit qu'acquiert le destinataire après l'arrivée de la marchandise à destination (art.13, § 1, 1e phrase), mais aussi son droit de se prévaloir du contrat en cas de perte ou de retard: il serait illogique de permettre à l'expéditeur d'arrêter encore le transport ou de désigner un autre destinataire après que le destinataire indiqué dans la lettre de voiture ait fait valoir ses droits. A partir de ce moment, le transporteur doit se conformer uniquement aux ordres du destinataire.

17) L'article 12, § 3, fait de l'inscription de cette mention une condition nécessaire pour que le destinataire acquière le droit de disposition, et non un simple moyen de preuve.

diteur: il suffit que le destinataire se fasse remettre le premier exemplaire, en principe destiné à l'expéditeur, pour priver celui-ci de l'exercice du droit de disposition. Cette garantie, que connaît également la CIM, ne présente cependant aucun avantage sur celle que prévoit la CMR: si, au lieu de lui demander le premier exemplaire de la lettre de voiture, le destinataire demande à l'expéditeur d'inscrire la mention prévue à l'article 12, § 3, il s'assure non seulement contre les actes abusifs de l'expéditeur, mais il obtient en plus le droit de diriger lui-même le transport. Cette méthode ne l'empêche d'ailleurs pas de demander la remise du premier exemplaire; celui-ci lui est même nécessaire pour exercer son propre droit de disposition, en vertu de l'article 12, § 5 a.

Conditions d'exercice

76. Pour exercer son droit de disposition, l'expéditeur, ou le destinataire, si celui-ci a reçu ce droit dès l'établissement de la lettre de voiture, doit satisfaire à plusieurs conditions:

1°) Le titulaire du droit de disposition doit présenter au transporteur le premier exemplaire de la lettre de voiture, dans lequel il aura inscrit ses nouvelles instructions. Cette exigence étonne dans un texte pour le reste aussi peu formaliste que la CMR. Il faut en déduire, en effet, qu'en l'absence de lettre de voiture le contrat ne peut être modifié sans l'accord du transporteur. L'expéditeur qui renonce à l'établissement d'une lettre de voiture se prive donc de l'exercice de son droit de disposition.[18] L'article 16 des Conditions générales du transport international par route, établies par l'IRU en 1952, autorisait en l'absence de lettre de voiture la remise par l'expéditeur d'un ordre écrit.[19] Cette solution n'a pas été reprise dans la CMR, qui suit sur ce point le système de la CIM.

77. L'exigence de la présentation du récépissé ou de ce qui en tient lieu par celui qui veut exercer son droit de disposition est,

---

18) En l'absence de lettre de voiture, l'expéditeur ne peut exercer le droit de disposition que si le destinataire a refusé la marchandise (art.15, § 1).

19) E/ECE/TRANS/SC 1/130, annexe 2, art.16, p.5. Ce texte accordait le droit de disposition uniquement à l'expéditeur.

il est vrai, la solution généralement adoptée dans les législations nationales et les conventions internationales. On comprend que la réception préalable du premier exemplaire de la lettre de voiture soit indispensable au destinataire pour connaître le contenu du contrat, en particulier les obligations qui lui incomberont, avant l'arrivée du second exemplaire. L'exigence de l'article 12, § 5 a, protège également l'expéditeur dans l'hypothèse où un tiers tenterait de se faire passer pour lui et de donner des instructions au transporteur: sans le permier exemplaire de la lettre de voiture, sa tentative sera toujours infructueuse.[20]

78. Cependant, la remise d'un ordre écrit pourrait être une preuve suffisante de la volonté du donneur d'instructions, de nature à protéger le transporteur de contestations ultérieures. Dans le régime de la CMR, on ne voit pas très bien la nécessité de présenter le premier exemplaire comme preuve de légitimation de l'ayant droit: à moins que l'expéditeur n'en ait investi le destinataire (ce que le transporteur peut vérifier sur son propre exemplaire),[21] le droit de disposition ne peut appartenir qu'à l'expéditeur, et ne s'éteint que dans des circonstances bien précises connues du transporteur. Nous avons vu d'autre part que l'article 12, § 3, remplace avantageusement la méthode classique de protection du destinataire, méthode qui ne peut fonctionner que si l'on exige la présentation du premier exemplaire.

79. Par ailleurs, la remise même d'un simple écrit, tout comme la présentation de la lettre de voiture, rend bien difficile l'exercice du droit de disposition: les transports routiers, même internationaux, sont habituellement de courte durée et le transporteur n'a pas toujours un établissement à proximité de l'expéditeur ou du

---

20) Toutefois, le premier exemplaire ne suffit pas à donner le droit de disposition à son porteur. Le transporteur doit de toutes façons vérifier si la personne qui lui présente cet exemplaire possède bien le droit de disposition. Cf. Helm, p.162 s.

21) C'est d'ailleurs pour permettre cette vérification que le gouvernement suisse avait proposé de faire inscrire cette mention non seulement sur le premier exemplaire, comme le prévoyaient les premiers avant-projets, mais aussi sur le troisième (TRANS/WP 9/28, art.11, p.5). Le texte définitif est encore plus sûr, puisque la mention apparaît sur les trois exemplaires.

destinataire. La marchandise risque fort d'être arrivée à destination et livrée avant que le premier exemplaire de la lettre de voiture ou que l'écrit ne soit parvenu au transporteur.[22] Ce système est d'une application plus facile dans les transports ferroviaires, car la gare expéditrice ou destinataire est située généralement à proximité de l'ayant droit et peut transmettre les instructions aux gares du parcours plus facilement que le transporteur routier à son chauffeur.

80. 2°) Pour exercer son droit de disposition, l'expéditeur ou, dans le cadre de l'article 12, § 3, le destinataire, doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice que lui cause l'exécution des instructions reçues (art.12, § 5 a). Cette disposition nous révèle que les frais dus aux instructions ne viennent pas s'ajouter aux autres créances dont le paiement incombe au destinataire (art.13, § 2), mais qu'ils doivent être payés par celui qui les a provoqués. On peut déduire de la formulation de l'article 12, § 5 a, que la CMR exige un paiement préalable à l'exécution des instructions reçues. Cela ne peut cependant être considéré comme une règle stricte, mais plutôt comme une protection offerte au transporteur.

81. 3°) L'exécution des instructions doit être possible au moment où elles parviennent à la personne qui doit les exécuter. Sinon, on se trouve devant un cas d'impossibilité originelle. Cela laisse une certaine latitude de décision au chauffeur chargé du transport. L'exécution ne doit pas entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou aux destinataires d'autres envois (art.12, § 5 b). Le transporteur conserve ainsi une certaine liberté de refuser les modifications unilatérales de son créancier. S'agissant d'actes unilatéraux, la liberté du transporteur de les accepter ou non devrait rester assez large; il est encore loisible aux deux parties de mettre fin au contrat et d'en conclure un nouveau.

Si les instructions de l'ayant droit ne satisfont pas aux conditions de l'article 12, § 5 b, le transporteur doit en aviser immédiatement la personne dont elles émanent (art.12, § 6).

---

22) Cf. article anonyme, TD 1956, 2334 (2335).

82. 4°) Les instructions ne doivent jamais conduire à une division de l'envoi. L'ayant droit qui le désire a encore la possibilité de faire cesser le transport et de proposer au transporteur la conclusion de nouveaux contrats. Cela rendra possible l'établissement de lettres de voitures pour chaque nouvel envoi partiel.

Les ordres du destinataire

83. Sauf le cas où le destinataire reçoit la maîtrise du transport par la volonté de l'expéditeur selon l'article 12, § 3, l'article 12 ne règle le droit de donner des instructions qu'avant l'adhésion du destinataire au contrat.[23] Ce n'est que dans ces deux occasions qu'il emploie le terme de droit de disposition. Une fois que le destinataire a adhéré au contrat dans les circonstances de l'article 12, § 2, cette disposition prévoit seulement, comme l'article 21, § 4 CIM, que le transporteur doit se conformer aux o r d r e s du destinataire.

84. Sur le contenu possible de ces ordres, la CMR ne nous dit rien. Peuvent-ils aller jusqu'à modifier le contrat, comme le permet le droit de disposition proprement dit? Ne peuvent-ils contenir, au contraire, que des instructions ne dépassant pas le cadre du contrat, telles que désignation d'un endroit pour la livraison à l'intérieur du lieu de destination, ou instructions visant à faciliter l'exécution du contrat?

Déjà en ce qui conccerne la CIM, les avis sont partagés. Nánássy, suivi par Matile, opte pour la seconde solution.[24] Selon Rodière,[25] en revanche, le droit de modifier le contrat passe au destinataire. C'est aussi l'avis, pour la CMR, du commentateur de Lamy Transport et de Costanzo.[26] Selon l'institut UNIDROIT égale-

---

23) Cela ressort nettement des articles 12, §§ 1, 3, 5, et 15, § 3.

24) Nánássy 1943, art.21, § 4, n.5, p.295, avec d'autres citations; Matile, p.64.

25) Rodière, Tome II, n°672, p.286; son avis est le même pour la CV, n°673, p.287.

26) Lamy Transport, n°838, p.385; Costanzo, p.15 s; de même Durand, Rev.trim.comm. 1956, 603 (609). Scapel, p.111, semble se prononcer dans le sens contraire.

ment,[27] le paragraphe 2 de l'article 12 donne aussi bien que le paragraphe 3 le droit de disposition au destinataire. Même un document des travaux préparatoires[28] laisse entendre que le droit reçu par le destinataire dans les circonstances du paragraphe 2 est le même que celui qu'il reçoit en vertu du paragraphe 3.[29]

Pourtant, la CMR se garde bien de le dire,[30] et il est difficile d'étendre au destinataire le droit de modifier unilatéralement le contrat si la Convention ne le prévoit pas expressément.

85. Lorsqu'elle oblige le transporteur à se conformer aux ordres du destinataire donnés dans le cadre du contrat, la CMR ne fixe à notre avis qu'un minimum. Elle n'exclut pas un droit plus étendu du destinataire, tel celui de modifier le contrat, si la loi nationale applicable le permet. Cela peut se déduire d'une comparaison avec les dispositions correspondantes de la CIM.

La CIM met au droit de disposition de l'expéditeur les mêmes limites temporelles que la CMR: son droit s'éteint, lorsque la lettre de voiture qui accompagne la marchandise a été retirée par le destinataire, ou lorsque celui-ci a fait usage des droits

---

27) W/TRANS/SC 1/355, add. 6, ad art.13, p.20.

28) TRANS/WP 9/22, art.11, p.6.

29) On ne peut rien conclure de la jurisprudence allemande, selon laquelle le destinataire qui adhère au contrat acquiert le droit de disposer de la marchandise (cf. C.d'appel Saarbrücken 21 nov. 1974, NJW 1975, 500). Cette jurisprudence découle de la traduction allemande de la CMR, qui désigne tout au long de la Convention l'ayant droit par le terme de "Verfügungsberechtigter". Or, "ayant droit" a un sens beaucoup plus vague et désigne "les personnes ayant, à l'égard du transporteur, des droits qu'elles puisent dans le contrat de transport" (TRANS/WP 9/22, art.1, p. 2). C'est pourquoi le texte anglais utilise plusieurs termes différents. Même si, comme semble le proposer *de lege ferenda* l'institut UNIDROIT (W/TRANS/SC 1/438, n°41, p.9), le terme d'ayant droit désignait partout "l'ayant droit à la marchandise" (il faudrait alors écrire dans le texte anglais "person entitled to the goods"), il faudrait entendre par là non pas la personne ayant le droit de modifier unilatéralement le contrat, mais bien plutôt celle qui, au moment considéré, a droit à ce qu'on lui délivre la marchandise.

30) Les règles de l'article 12 sur l'exercice du droit de disposition, ainsi que l'article 15, § 3, n'envisagent que le cas où le destinataire détient son droit par la volonté de l'expéditeur, en application de l'article 12, § 3.

que lui réserve l'article 16, § 4, CIM (équivalent de l'article 13, § 1, CMR); il s'éteint aussi lorsque le destinataire a acquis un droit de disposition en vertu de l'article 22 CIM (art.21, § 4, CIM). La CIM prévoit à son article 22 un droit de disposition du destinataire, dépendant de la volonté de l'expéditeur et comparable, même s'il n'obéit pas entièrement aux mêmes conditions que celui-ci, au droit du destinataire prévu à l'article 12, § 3, CMR. Or, selon l'article 22, § 4, CIM, ce droit du destinataire de modifier le contrat s'éteint lui aussi, à l'instar du droit de l'expéditeur, au moment où le destinataire lui-même a retiré la lettre de voiture ou fait valoir ses droits en vertu de l'article 16, § 4. Ces actes, qui normalement entraînent l'adhésion du destinataire, sont donc la limite absolue jusqu'à laquelle la CIM permet des modification unilatérales du contrat. La CMR s'écarte ici de la CIM car elle ne pose cette limite qu'à l'égard de l'expéditeur (art.12, § 2), et non à l'égard du destinataire. Et si elle n'interdit pas de modifier le contrat au destinataire, bénéficiaire du droit de l'article 12, § 3, après qu'il ait accompli les actes prévus à l'article 13, § 1, on ne voit pas pourquoi elle l'interdirait à celui pour qui ces mêmes actes expriment l'adhésion au contrat en vertu de l'article 12, § 2.

86. Quelle que soit l'étendue de la maîtrise de l'expéditeur et du destinataire sur le transport, il est intéressant de constater encore que leur séparation dans le temps n'est pas entièrement nette. A certaines occasions, le transport peut se trouver sans maître: c'est le cas lorsque l'expéditeur a renoncé à son droit de disposition et que le destinataire n'a pas encore reçu le premier exemplaire de la lettre de voiture; le destinataire détient certes le droit de disposition, mais il ne peut pas encore l'exercer. De même, lorsqu'avant ou après l'arrivée de la marchandise à destination, le transporteur a remis le second exemplaire de la lettre de voiture au destinataire: le droit de disposition de l'expéditeur est suspendu jusqu'à ce que le destinataire ait communiqué sa décision d'adhérer ou non au contrat.[31)]

Inversement, le transport peut avoir deux maîtres possibles,

---

31) Si le destinataire tarde trop dans sa décision, il crée un cas d'empêchement à la livraison, et le transporteur pourra agir selon les dispositions de l'article 15 (voir plus bas, n° 90 ss).

lorsque le destinataire a l'occasion d'adhérer au contrat, mais qu'il qu'il ne l'a pas encore fait: lorsque la marchandise est arrivée à destination, ou qu'au contraire elle n'est pas arrivée dans le délai prévu ou prévisible, le transporteur devra obéir au premier, de l'expéditeur ou du destinataire, qui exercera ses droits. Lui-même ne pourra cependant demander des instructions qu'à l'expéditeur, puisque le destinataire n'a pas encore adhéré au contrat.

III. EMPECHEMENTS AU TRANSPORT ET A LA LIVRAISON

Empêchements au transport

87. Le transporteur a l'obligation de demander lui-même des instruction, lorsque se présentent des empêchements au transport (art.14).

Il y a empêchement au transport lorsqu'avant l'arrivée au lieu de destination il devient impossible au transporteur d'exécuter le contrat dans les conditions constatées dans la lettre de voiture. Le transporteur est alors tenu d'aviser la personne qui a le droit de disposer de la marchandise, et doit lui demander des instructions. Cette personne pourra remédier à l'empêchement en modifiant le contrat.

88. L'article 14 s'applique uniquement au cas où l'expéditeur détient encore son droit de disposition ou qu'il en a investi le destinataire en vertu de l'article 12, § 3. En effet, l'article 14 confie la décision à la personne qui a le droit de disposer conformément à l'article 12; or nous avons vu que la CMR n'emploie pas le terme de droit de disposition, lorsque le destinataire a adhéré au contrat dans les conditions de l'article 12, § 2, et 13, § 1. Il peut cependant arriver qu'une telle adhésion se produise avant l'arrivée de la marchandise à destination. Si un empêchement au transport se présente ensuite, le transporteur devra alors s'adresser au destinataire, puisque l'expéditeur a perdu son droit de disposition. Le destinataire pourra lui donner des instructions dans le cadre de l'article 12, § 2.

89. Revenons aux cas régis par l'article 14, c'est-à-dire à ceux où un droit de disposition, au sens strict de la CMR, existe encore. Si le transporteur n'a pu obtenir en temps utile[32] les instructions de la personne en droit de disposer, et qu'il lui soit possible d'exécuter le transport dans des conditions différentes de celles prévues dans la lettre de voiture, alors, mais alors seulement, le transporteur a le droit de modifier lui même le contrat et de prendre les mesures qui lui semblent correspondre le mieux aux intérêts de cette personne (art.14, § 2).

L'article 14 laisse au transporteur une latitude moins grande que la CIM (art.24, § 1, CIM) ou que la KVO allemande (art. 28, al.1-2, KVO). Ces deux textes permettent au transporteur de décider lui-même s'il continue le transport dans d'autres conditions ou s'il demande des instructions à l'ayant droit. Ceci peut s'expliquer par les difficultés particulières des transports routiers internationaux: le transporteur ne connaît pas toujours la langue des pays parcourus; leur législation, leur topographie ou leur climat ne lui sont pas toujours familiers. Il s'avère donc préférable, avant toute chose, de demander des instructions au maître du transport.

Empêchements à la livraison

90. Lorsqu'après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, il se présente un obstacle à la livraison, la CMR ordonne au transporteur de s'adresser non pas à la personne ayant le droit de disposition, mais à l'expéditeur (art.15, § 1). Curieuse règle, qui semble ne pas tenir compte de ce que le droit de disposition peut appartenir déjà au destinataire. Ainsi, supposons qu'en cours de route il se soit présenté un empêchement au transport, auquel le destinataire a pu remédier en exerçant son droit de disposition. Après l'arrivée au lieu de destination, nouvel empêchement, à la livraison cette fois, qui ne tient pas à la personne du destinataire: par exemple, les autorités du lieu de destination refusent le

---

32) C'est-à-dire le temps qui peut s'écouler avant que la marchandise ou le transporteur, éventuellement la personne ayant le droit de disposer, ne subissent un dommage; cf. Muth, art.14, p.67.

permis d'importation.[33]. Selon la CMR, le transporteur doit alors s'adresser à l'expéditeur, alors que celui-ci avait renoncé lui-même à son droit de disposition et avait remis son exemplaire de la lettre de voiture au destinataire.

91. Qu'il s'agisse d'empêchements au transport ou d'empêchements à la livraison ne consistant pas dans le refus du destinataire, les instructions ne peuvent être données qu'avec la présentation du premier exemplaire de la lettre de voiture. C'est du moins ce qu'il faut déduire a contrario de l'article 15, § 1, qui dispense l'expéditeur de cette condition lorsque le destinataire refuse la marchandise. Dans l'exemple que nous avons imaginé, l'expéditeur se trouve donc dans l'impossibilité de donner les instructions que lui demande le transporteur.[34]

92. Par ailleurs, l'article 16 permet au transporteur, lorsqu'il se présente un empêchement au transport ou à la livraison, de décharger immédiatement la marchandise pour le compte de l'ayant droit, puis éventuellement de la vendre. Le produit de la vente appartient à l'ayant droit. Mais, dans notre exemple, qui est l'ayant droit? Par ce terme, l'article 16 désigne la personne ayant le droit de disposer de la marchandise, c'est-à-dire de donner des instructions et de modifier le contrat. Cela ressort du texte an-

---

33) Telle fut l'espèce du jugement de la Cour fédérale allemande du 3 juin 1974, NJW 1974, 1616. Cet arrêt ne mentionne cependant pas le destinataire. Il est peu probable qu'il ait adhéré au contrat de transport.

34) L'exigence de la présentation du premier exemplaire pour les modifications consécutives à des empêchements au transport ou à la livraison a été reprise de la CIM (cf. art.25, § 1, al.3, CIM, et TRANS/WP 9/22, art.14, p.7). C'était oublier que la CIM, elle, ne force jamais l'expéditeur à se défaire de son exemplaire, puisque le destinataire n'a pas besoin de celui-ci pour exercer son droit de disposition (cf. art.22, § 2, al.3, CIM); le destinataire peut évidemment se faire remettre le duplicata pour être sûr que l'expéditeur n'usera pas de son droit de disposition; mais alors, c'est volontairement qu'il crée cet intervalle où personne ne peut disposer de la marchandise. Dans la CMR, le destinataire qui veut pouvoir exercer son droit de disposition (art.12, § 3) ne peut faire autrement que de se faire remettre le premier exemplaire de la lettre de voiture.

glais de l'article 16, qui parle de "person entitled to dispose of the goods". Dans notre exemple, l'ayant droit a d'abord été le destinataire puis, semble-t-il, l'expéditeur en vertu de l'article 15. Ainsi, selon que l'empêchement affecte le transport ou la livraison, le produit de la vente des marchandises reviendrait soit au destinataire, soit à l'expéditeur, alors que rien ne permet de supposer qu'après avoir adhéré au contrat et payé les frais dus aux instructions qui lui incombaient, le destinataire se désintéresse de la marchandise.

93. Les auteurs de la CMR n'ont certainement pas voulu un tel résultat. Il faut chercher un autre sens à l'article 15.

Rodière[35] exprime l'espoir que l'expéditeur qui n'a plus le droit de disposition ordonnera au transporteur de s'adresser au destinataire. Il remarque que par ailleurs rien n'empêche le destinataire, informé officieusement de l'empêchement, de faire usage de son droit de disposition (art.12, §§ 2 et 3) pour donner de sa propre initiative des ordres au transporteur. Certes, mais rien n'oblige le transporteur d'informer le destinataire de l'empêchement, ni l'expéditeur de renvoyer le transporteur au destinataire.

Selon Durand,[36] lorsque l'empêchement ne tient pas à la personne du destinataire et que celui-ci a reçu le droit de disposition *ab initio*, le transporteur devra s'adresser au destinataire et non à l'expéditeur. Cette solution correspond en partie à celle de l'article 25, § 3, CIM, prévoyant que si le destinataire a déjà fait usage du droit de disposition accordé par l'expéditeur, c'est au premier que le transporteur doit s'adresser en cas d'empêchement à la livraison. Cependant, bien que l'article 25 CIM ait servi de modèle pour l'article 15 CMR,[37] ce paragraphe 3 n'a pas été repris dans cette dernière convention.

---

35) CMR, n°48, p.244; de même Chao, n°127, p.15.

36) Rev.trim.comm. 1956, 603(610). Il est suivi par le Message du Conseil fédéral, p.15.

37) Les travaux préparatoires témoignent à plusieurs reprises de la volonté d'adapter les règles sur le droit de disposition à celles correspondantes de la CIM (cf. E/ECE/TRANS/SC 1/130, annexe 4, n°21, p.7, et TRANS/WP 9/11, Rev.1, p.2).

94. L'article 15 CMR n'a repris que la clause générale de l'article 25, § 1, CIM, selon lequel le transporteur doit s'adresser à l'expéditeur en cas d'empêchement à la livraison. Or, l'histoire des modifications de l'article 25 CIM révèle que son premier paragraphe ne s'applique qu'aux empêchements à la livraison survenus avant l'adhésion du destinataire.[38] Lorsque l'empêchement à la livraison ou le refus de la marchandise intervient après l'adhésion du destinataire, seuls l'article 25, § 3, CIM ou les législations nationales sur le retard à l'enlèvement[39] sont applicables.

On peut donc admettre que, comme son modèle, l'article 15 ne s'applique qu'au cas, certainement le plus courant, où l'obstacle affecte non seulement la livraison proprement dite, mais surtout l'adhésion du destinataire au contrat. Un indice en faveur de cette interprétation nous est fourni par l'article 15, au paragraphe 3:[40] lorsque l'empêchement à la livraison se présente après que le destinataire ait ordonné de livrer à une autre personne, le transporteur doit s'adresser au premier destinataire, qui est substitué à l'expéditeur pour l'application de l'article 15. Cette disposition montre qu'après l'adhésion du destinataire, l'article 15 n'envisage pas les empêchements affectant la livraison à ce même destinataire; il vise uniquement ceux qui affectent la livraison à un destinataire subséquent, de nouveau a v a n t l'adhésion de ce dernier.

95. Il est vrai qu'un empêchement à la livraison survenu après l'adhésion du destinataire, sans tenir à la personne de celui-ci, ne se distingue guère d'un empêchement au transport que par l'endroit où il se produit. L'obstacle n'affecte que l'exécution matérielle des prestations du transporteur. L'obstacle à l'adhésion, lui, affecte en plus l'intervention du créancier normal de ces

---

38) Nánássy 1956, art.25, § 2, n.4, p.501 s, et Nánássy - Wick, art. 25, § 1, n.2 c, p.176; Matile, p.44 s et 123.

39) Nánássy i b i d e m et art.25, n.2 b, p.489 s; Matile, p.59 s et 123.

40) Ce paragraphe semble avoir été adopté en remplacement de la disposition de l'article 25, § 3, CIM. Cette dernière n'apparaît qu'une seule fois dans les avant-projets de la CMR (TRANS/WP 9/40, art.14, § 3, p.13). Elle disparaît dans le projet suivant, qui adopte pour la première fois la disposition de l'actuel article 15, § 3 (TRANS/152, annexe 1, art.14, § 3, p.9).

prestations. Les droits du destinataire sont nés, mais il ne peut ou ne veut pas les exercer: la condition juridique de l'exécution de l'obligation du transporteur ne se réalise pas. Cette situation mérite bien qu'on lui consacre un article. Celui-ci précise tout d'abord que le transporteur n'a pas à tenir compte des droits du destinataire. Ces droits sont d'ailleurs soumis encore à une condition suspensive. Seuls les droits de l'expéditeur comptent. S'il avait perdu le droit de disposition en vertu de l'article 12, § 3, ce droit renaît. L'article 15 distingue ensuite selon que l'empêchement tient ou non à la personne du destinataire. Dans le second cas, l'expéditeur ne peut disposer de la marchandise qu'en présentant son exemplaire de la lettre de voiture. Cette procédure plus longue protège les droits du destinataire pendant un certain temps et force l'expéditeur, s'il ne détient plus son exemplaire, à prendre contact avec le destinataire pour qu'il s'efforce de lever l'obstacle.[41] Dans le premier cas, les droits du destinataire n'ont plus à être sauvegardés. Le seul créancier possible est l'expéditeur, rien ne doit plus l'empêcher de disposer de la marchandise le plus rapidement possible. Tant qu'il ne l'a pas fait, les droits du destinataire restent intacts: il peut se raviser et demander la livraison jusqu'au moment où le transporteur reçoit des instructions contraires de l'expéditeur (art.15, § 2).

96. Après l'adhésion au contrat, le destinataire qui refuse la livraison est un créancier qui refuse la prestation de son débiteur. La CMR ne s'y applique pas. Il faut donc recourir aux dispositions nationales du droit des transports ou, si elles ne prévoient pas non plus cette éventualité, aux dispositions sur la demeure du créancier.

Il est également possible que par son refus le destinataire veuille annuler son adhésion. Cela devrait s'admettre en cas d'adhésion consécutive à une perte présumée ou à un retard à la livraison: comme le destinataire n'avait pu consulter aucun exemplaire de la lettre de voiture, il faut lui permettre de revenir par la suite sur

---

41) Si l'obstacle ne peut être écarté, la CMR conduit dans une impasse, puisqu'en principe l'expéditeur ne peut désigner un autre destinataire ou modifier le contrat sans le premier exemplaire. La seule solution est de résilier et de conclure un nouveau contrat.

sa décision. Nous retrouvons alors l'application de l'article 15.[42)]

97. Enfin, les empêchements à la livraison survenus après l'adhésion du destinataire, mais ne tenant pas à sa personne, ne sont pas soumis à la CMR. Comme ils ne se distinguent guère des empêchements au transports, ils auraient pu être soumis aux dispositions de l'article 14. Pratiquement, la différence est nulle, puisqu'aussi bien les ordres du destinataire que la responsabilité du transporteur pour leur exécution sont de toutes façons soumis au droit national.[43)]

Frais

98. Le transporteur a droit au remboursement des frais causés par sa demande d'instructions et leur exécution (art.16, § 1). C'est ici aussi à celui qui a donné les instructions de payer ces frais. Le transporteur doit toutefois supporter lui-même les frais ou la partie des frais provoqués par sa propre faute. Cette faute peut se trouver à l'origine de l'empêchement ou être intervenue à n'importe quelle phase de la demande ou de l'exécution des instructions.

Droit de résiliation du transporteur

99. Au lieu de demander des instructions le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise, lorsque l'exécution du transport est devenue impossible ou qu'il s'est présenté un obstacle à la livraison tel que l'entend l'article 15 (art.16, § 2). Comme l'article 16 renvoie aux articles 14, § 1, et 15, ses règles se limitent aux éventualités visées par ces articles. Lors d'empêchements se produisant dans le cadre de l'article 12, § 2, le droit de résiliation du transporteur, tout comme le droit du destinataire de donner des ordres (excepté le minimum imposé par la CMR) est soumis au droit national.

---

42) C'est ce qu'admet également Matile pour la CIM (p.60).

43) Voir plus haut, n°83 ss, 88, et plus bas n°104.

Le déchargement prévu par l'article 16, § 2, a lieu pour le compte de l'ayant droit,[44] que le transporteur doit évidemment aviser le plus vite possible.[45] Il met fin à l'obligation de transport. Il a les mêmes effets qu'une livraison: le transport est terminé,[46] le transporteur ne répond plus de la marchandise en vertu du contrat de transport, mais en assure simplement la garde.[47] Les dommages qui peuvent se produire par la suite ne sont donc plus soumis à la CMR. L'article 30 est certainement applicable par analogie à ce déchargement: faute de vérifications contradictoires, il est présumé jusqu'à preuve du contraire, que la marchandise a été déchargée dans l'état décrit par la lettre de voiture.

100. La CMR n'impose aucun délai d'attente avant le déchargement, aucune condition relative à l'attitude de l'ayant droit, ni même

---

44) Comme, selon la phrase suivante du paragraphe 2, le transport est terminé *après* le déchargement, celui-ci fait encore partie du transport et se déroule aux risques du transporteur (cf. Libouton 1974, n° 41, p.510; C.d'appel Cologne 23 mars 1972, AWD 1972, 301). On ne peut pas rapprocher le déchargement fait "pour le compte de l'ayant droit" (art.16, § 2) du déchargement effectué par des "personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire" de l'article 17, § 4 c. Cette dernière disposition ne s'applique que lorsque l'ayant droit a assumé la direction du déchargement ou en a, éventuellement, chargé un tiers à sa place (voir plus haut, n° 51, et aussi plus bas, n° 144). Au contraire, dans le cas de l'article 16, § 2, ni l'expéditeur ni le destinataire n'ont l'occasion de veiller au déchargement (cf. Libouton, *ibidem*). D'ailleurs, le texte anglais emploie dans ces deux dispositions deux termes différents traduisant l'expression "pour le compte" (art.16, § 2: "for account"; art.17, § 4 c:"on behalf").

45) L'article 16, § 3, sous-entend que le transporteur a avisé l'ayant droit.

46) Durand, Rev.trim.comm. 1956, 603 (610); Loewe, p.44. Le transport n'est terminé que si telle est l'intention du transporteur. Dans les deux seules espèces comportant un déchargement de la marchandise, le transporteur n'y avait procédé que dans l'attente de nouvelles instructions de l'ayant droit (C.d'appel Hertogenbosch 21 déc. 1965, JDU 1966, 119 = DET 1966, 698; C.d'appel Stuttgart 23 mars 1971 (11 U 101/70) non publié). Dans ces cas, le contrat n'est pas résilié et les instructions subséquentes sont celles de l'article 12, et non celles de l'article 16, § 3.

47) Pour Durand, *ibidem*, transporteur et ayant droit sont liés par un contrat de dépôt.

l'intervention d'une autorité officielle. On ne peut en effet exiger du transporteur routier qu'il immobilise son véhicule pendant un certain délai. Dans les transports ferroviaires, un wagon peut être décroché sans immobiliser le reste du transport ni modifier le programme d'activité du transporteur. Au contraire, dans les transports routiers, l'immobilisation du véhicule entraîne l'immobilisation d'autres marchandises. Le transporteur doit pouvoir continuer à exploiter le camion, véhicule automoteur, pour remplir le programme des transports à effectuer. Si la marchandise à immobiliser se trouve dans une remorque, il est éventuellement possible de laisser cette remorque en attente. Mais le transporteur routier ne dispose pas, comme le transporteur ferroviaire, d'un réseau de voies lui appartenant et offrant le long de toutes les lignes la possibilité de garer les véhicules en attente.

Le transporteur routier peut donc résilier valablement le contrat et mettre fin à sa responsabilité spéciale sans attendre d'instructions, quelles que soient les circonstances.

101. Le transporteur n'a pas l'obligation de garder lui-même la marchandise. Il peut la confier à un tiers et ne répond alors que du choix judicieux de ce tiers. Celui-ci aura intérêt à vérifier l'état de la marchandise et à faire éventuellement des réserves selon l'article 30, s'il ne veut pas se voir attribuer la responsabilité de dommages survenus pendant le transport.

102. Après le déchargement, la CMR abandonne au droit national la qualification du rapport entre le transporteur et l'ayant droit.[48] Si dans un délai raisonnable l'ayant droit n'a pas donné au transporteur, dans le cadre du rapport juridique qui subsiste entre eux, des instructions dont l'exécution puisse être équitablement exigée de lui, le transporteur peut vendre la marchandise (art. 16, § 3). Il ressort des travaux préparatoires[49] que c'est au droit

---

48) Pour le droit suisse (cf. Gautschi, art.472, n.4 e, p.618) le transporteur est soit dépositaire s'il garde la marchandise (art.444,al.1, CO), soit mandataire fiduciaire ayant pour mandat de déposer la marchandise chez un tiers en son propre nom, mais pour le compte et aux risques de l'ayant droit. Rodière, CMR, n°51, p.14, parle de mandat légal.

49) E/ECE/TRANS/SC 1/130, annexe 4, n°25, p.8.

national du lieu où se trouve la marchandise de déterminer le délai raisonnable imposé au transporteur. C'est également ce droit qui règle la procédure de la vente (art.16, § 5).

Si la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifient, ou que sa valeur soit de loin insuffisante pour couvrir les frais de garde, le transporteur est autorisé à mettre la marchandise en vente sans attendre les instructions de l'ayant droit; la procédure à suivre est celle en vigueur à l'endroit où se trouve la marchandise (art.16, § 3).

Le produit de la vente doit être mis à la disposition de l'ayant droit, après que le transporteur en ait prélevé le remboursement de ses créances. Si celles-ci sont d'un montant supérieur à celui du produit de la vente, l'ayant droit devra payer la différence (art.16, § 4).

IV. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR QUANT AUX INSTRUCTIONS DE L'AYANT DROIT

103. Le transporteur qui a reçu des instructions peut causer un dommage de deux façons: soit qu'il ne les exécute pas ou les exécute mal, soit qu'il les exécute alors que la personne qui les a données n'en avait pas le droit. L'article 12, § 7, prévoit donc que le transporteur répond de l'inexécution des instructions de l'ayant droit, mais également du dommage subi par l'ayant droit, lorsqu'il a exécuté des instructions sans avoir exigé le premier exemplaire de la lettre de voiture.

104. Les auteurs de la CMR avaient hésité à introduire une disposition sur cette responsabilité. Celle-ci serait de toutes façons sanctionnée par le droit national, et une disposition de la CMR ne serait qu'un rappel signalant l'existence de cette responsabilité.[50] Ils estimèrent cependant utile de l'introduire dans l'un des derniers avant-projets, tout en rappelant que, "par ailleurs, la responsabilité pour inexécution du contrat dans les hypothèses autres que celles prévues au chapitre IV" est "couverte par le droit com-

---

50) E/ECE/TRANS/SC 1/130, annexe 4, n°23, p.8, et TRANS/152, n°28, p.6.

mun." [51] [52] Il faut en conclure que dans les transports routiers, l'obligation du transporteur d'exécuter les instructions reçues, et uniquement celles émanant d'une personne autorisée, est sanctionnée par une responsabilité contractuelle du droit national envers l'ayant droit. Ainsi, qu'il s'agisse d'actes de "disposition" selon la CMR, ou d'"ordres" du destinataire, la responsabilité du transporteur est la même. Toutefois, si dans le cadre de l'exécution il s'est produit un dommage à la marchandise ou un retard, la responsabilité pour ces dommages reste soumise aux dispositions du chapitre IV de la CMR.

105. L'article 12, § 7, semble ne sanctionner, comme cas où la personne qui a donné des instruction n'y était pas autorisée, que celui où le transporteur n'a pas exigé le premier exemplaire de la lettre de voiture. Cette formulation est certainement une survivance de l'époque où seule la présentation de la lettre de voiture pouvait prouver la qualité d'ayant droit.[53] En réalité, l'article 12, § 7, sanctionne aussi l'obligation du transporteur de vérifier sur son propre exemplaire si l'expéditeur avait dès le début renoncé à son droit de disposition pour le céder au destinataire. Il sanc-

---

51) TRANS/WP 9/35, n°42, p.11 s.

52) La CIM traite les deux responsabilités du transporteur dans deux dispositions différentes. La responsabilité envers le destinataire pour n'avoir pas exigé le duplicata de la lettre de voiture (art.21, § 2, al.2, CIM) est de nature légale, et non contractuelle, puisque le destinataire n'a peut-être pas pu adhérer au contrat (Nánássy 1943, art.21, § 2, n.C 3, p.287; Seligsohn, art.21, n.20, p.291 s; Eger, art.15, n.98, p.190 s); sa limitation est soumise non pas à la convention, mais au droit national (Nánássy 1943, art.21, § 2, n.C 4 d, p.287; Rosenthal, p.133; Seligsohn, i b i d e m ; Eger, art.15, n.98, p.192). Jusqu'en 1962, la CIM ne prévoyait en outre que la responsabilité du transporteur pour l'inexécution des instructions du destinataire, et lui imposait les limites du Titre III, qui règle la responsabilité générale du chemin de fer. La CIM de 1962 (art.23, § 4) sanctionne l'inexécution des instructions de l'expéditeur aussi bien que de celles du destinataire, et prévoit une responsabilité pour faute. L'indemnité ne peut dépasser le montant de celle due en cas de perte de la marchandise.

53) Cf. art.13 de l'avant-projet du 8 janv. 1952, TRANS/WP 9/11, Rev. 1, p.13 s; art.11 de l'avant-projet du 21 déc. 1953, TRANS/WP 9/22, appendice, p.7 s. Dans ces deux projet, la cession au destinataire du droit de disposition n'est mentionnée que sur le premier exemplaire de la lettre de voiture.

tionne également l'obligation de refuser d'exécuter les ordres de l'expéditeur dès que le destinataire a reçu le second exemplaire de la lettre de voiture.

106. Le transporteur n'est responsable qu'envers l'ayant droit. Dans le cadre de l'article 12, § 3, l'ayant droit est le destinataire, même si l'expéditeur a fait retourner ou détourner la marchandise avant qu'il n'ait pu adhérer au contrat; en effet, le droit du destinataire de disposer de la marchandise existe dès l'établissement de la lettre de voiture. Le destinataire pourra encore adhérer au contrat en vertu de l'article 13, § 1, et invoquer contre le transporteur la responsabilité de l'article 12, § 7. Dans le cas de l'article 12, § 2, le destinataire ne devient ayant droit, au plus tôt, qu'au moment où il reçoit le second exemplaire de la lettre de voiture avant l'arrivée de la marchandise à destination. Avant ce moment, l'expéditeur possède encore le droit de disposition; si l'expéditeur détourne la marchandise sans présenter le premier exemplaire (qu'il a, par exemple, envoyé au destinataire pour le garantir contre tout acte de disposition), le destinataire n'aura aucune action, qu'elle soit de nature contractuelle ou légale, contre le transporteur.

Chapitre 5

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR POUR LES DOMMAGES A LA MARCHANDISE ET LE RETARD

I. LE DOMMAGE

Nature des dommages

107. Le chapitre IV de la CMR traite la responsabilité du transporteur pour les dommages typiques pouvant se produire pendant le transport. Ce sont l'avarie et la perte, totale ou partielle, ainsi que le dommage subi par l'ayant droit en raison du retard à la livraison (art.17, § 1). Ce même chapitre sanctionne aussi l'inexécution de la clause de remboursement (art.21), que nous avons déjà traitée plus haut.[1)]

Les notions de perte et d'avarie sont communes à tous les modes de transport et généralement acceptées. Quant au retard, qui dépend de la réglementation des délais de livraison, l'article 19 en donne une définition.

108. Il est admis qu'il y a avarie lorsque la marchandise est livrée dans son intégralité, mais non pas dans l'état où elle se trouvait lors de la prise en charge,[2)] lorsque ce changement diminue sa valeur.[3)] Par marchandise il faut aussi entendre l'emballage, dont le transporteur est également responsable.[4)]

109. Il y a perte lorsqu'à l'arrivée la quantité de la marchandise (nombre de colis, poids ou volume) est inférieure à celle constatée lors de la prise en charge et que l'on ignore où se trouve la

---

1) Voir plus haut, n°64.

2) Rodière, CMR, n°65, p.268.

3) Nánássy - Wick, art.27, n.7, p.186.

4) En effet, l'article 23 tient compte du poids brut pour le calcul de l'indemnité.

marchandise manquante; du moins, le transporteur doit être dans l'incapacité de récupérer et de livrer ce manquant.[5] Remarquons qu'une diminution de poids ou de volume peut constituer une avarie et non pas une perte, par exemple en cas de dessication, lorsque cette diminution entraîne une dévalorisation qualitative, c'est-à-dire lorsque l'usage escompté de la marchandise ne peut plus être obtenu.

La CMR distingue entre perte totale et perte partielle. Une conséquence de cette distinction concerne le point de départ du délai de prescription des actions fondées sur le transport. En cas de perte partielle, la prescription court à partir du jour de la livraison (art.32, § 1 a), en cas de perte totale à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu pour la livraison ou, s'il n'a pas été convenu de délai, du soixantième jour après la prise en charge (art.32, § 1 b). De cette disposition, on peut déduire que la CMR entend par perte totale le cas où le transporteur n'a plus rien à livrer, ne serait-ce qu'une infime partie de la marmarchandise. Ce qui distingue la perte totale de la perte partielle, c'est donc qu'il y ait eu livraison ou non. La livraison d'un emballage vide n'est encore, aux yeux de la CMR, qu'une perte partielle. Les dispositions de la CMR qui présupposent une livraison, tel l'article 30 sur les réserves du destinataire, ne trouvent donc pas à s'appliquer en cas de perte totale.

110. Le retard est un dépassement du délai de livraison. Si un délai n'avait pas été convenu, il y a retard lorsque la durée effective du transport dépasse celle qui aurait été nécessaire pour un transporteur diligent, compte tenu des circonstances et en particulier du temps nécessaire pour compléter un transport en groupage (art.19).

En l'absence de délai convenu, l'article 19 parle de la durée du transport, et non du jour de la livraison.[6] Il faut donc

---

5) Rodière, Tome II, n°799, p.394.

6) Il ressort des travaux préparatoires (TRANS/WP 9/11, art.17, p. 48) que les auteurs de la CMR n'ont pris en considération que la durée du transport.

admettre qu'une prise en charge tardive, ayant pour conséquence que la livraison a lieu plus tard qu'escompté, ne constitue pas un retard si la durée elle-même du transport n'est pas anormalement longue. Mais étant donné que dans la plupart des cas le moment de la prise en charge est convenu d'avance entre les parties, ne serait-ce que tacitement, une prise en charge tardive constituera l'inexécution d'une clause contractuelle, sanctionnée par le droit national.[7)]

111. Le retard n'engage la responsabilité du transporteur que s'il cause un préjudice à l'ayant droit; c'est à celui-ci de prouver l'existence du préjudice (art.23, § 5).[8)] Le fait de ne pas pouvoir prendre possession de la marchandise au moment prévu entraîne souvent bien des inconvénients pour l'ayant droit: interruption de la production, achats de remplacement à des conditions défavorables, peine contractuelle au profit de l'acheteur de la marchandise etc. Le transporteur doit l'en dédommager. Le dommage provoqué par le retard peut aussi consister dans une avarie, voire une perte. C'est le cas , lorsqu'une marchandise périssable s'est avariée entre le moment prévu pour la livraison et celui de la livraison effective. On peut imaginer la possibilité d'une perte, lorsque la marchandise est détruite par l'autorité d'hygiène publique avant la livraison. Faut-il considérer ce dommage comme une conséquence du retard, ou faut-il le traiter comme toute autre perte ou avarie? Dans le second cas, l'indemnité pourrait être plus élevée, car sa limite maximale est celle des articles 23, § 3, ou 25, § 2, et non celle prévue en cas de retard, qui est égale au montant du prix du transport. En revanche, le transporteur pourrait se prévaloir des causes d'exonération privilégiées de l'article 17, § 4, en particulier de la nature de la marchandise (art.17, § 4 d).

A l'instar de Favre et Mátyássy,[9)] nous pensons que ces dommages doivent être considérés uniquement comme la conséquence du retard. En effet, comme son modèle l'article 34, § 2, CIM, l'article 23, § 5, CMR détermine l'indemnité due en cas de retard sans

---

7) Cf. Voigt, VersR 1973, 501 (504).

8) Un tel dommage n'est jamais présumé, contrairement au système de la CIM, qui accorde à l'usager pour tout retard une indemnité minimale forfaitaire (art.34, § 1, CIM).

9) Cf. leur étude sur l'article 34, § 2, CIM, BTI 1973, 43.

faire aucune distinction quant à la nature du dommage causé par le retard. Il doit donc s'appliquer à tout dommage dû au retard, même aux avaries et aux pertes provenant de cette cause. En particulier, le transporteur doit pouvoir profiter, aussi pour ces dommages, de la limite de responsabilité relativement basse de l'article 23, § 5. Ce caractère de règle spéciale de l'article 23, § 5, par rapport aux autres dispositions sur le calcul de l'indemnité s'explique par la volonté de ne pas sanctionner trop lourdement les retards à la livraison. En effet, aux yeux du législateur, l'obligation de respecter les délais est pour le transporteur plus difficile à honorer que celle de conserver la marchandise en bon état. Il fut même question, au début des travaux préparatoires, de libérer le transporteur routier de toute responsabilité en raison du retard.[10] On n'en arriva pas à cette solution extrême, préférant fixer la limite assez basse de l'article 23, § 5. Mais pour que cet allègement atteigne son but, il faut qu'il porte sur toutes les conséquences du retard, donc également sur la perte et l'avarie dues au retard.

Ainsi, la CMR distingue entre les dommages dus au retard, quels qu'ils soient, et la perte ou l'avarie dues à une autre cause que le retard. C'est de cette seconde sorte de dommage que nous parlons lorsque nous utilisons, sans précision supplémentaire, les termes de perte, avarie ou dommage à la marchandise.

112. Il peut arriver qu'un retard et une avarie ou une perte partielle se produisent à l'occasion d'un même transport. Le transporteur ne répondra à la fois du retard et du dommage à la marchandise que s'ils se sont produits indépendamment l'un de l'autre. Nous venons de voir ce qui se passe lorsque la perte ou l'avarie découlent du retard. Lorsqu'inversement le retard est la conséquence d'un dommage à la marchandise (avarie ou perte partielle), le transporteur ne répondra que du dommage à la marchandise. Si par la suite d'une avarie survenue pendant le transport, une machine doit être réparée avant de pouvoir être livrée, le retard qui en résulte ne peut faire en tant que tel l'objet d'une indemnisation: il n'est qu'une consé-

---

10) Cf. M 14 = XXIII-12, p.57; G 3f = XXIII-13, p.6; cf. aussi TRANS/WP 9/11, art.17, p.47.

quence de l'avarie; or l'article 23, § 4, ne permet en cas d'avarie, à part le remboursement des frais de transport et de douane, qu'une indemnité couvrant le dommage subi par la marchandise, c'est-à-dire la perte de valeur de la machine,[11] à l'exclusion de tout dommage consécutif.

Présomptions quant au moment de la survenance du dommage à la marchandise

Etat de la marchandise à la prise en charge

113. Le transporteur est présumé responsable de tout dommage dû au retard, ainsi que de toute perte ou avarie s'étant produite entre le moment de la prise en charge et celui de la livraison (art.17, § 1). Cette limite temporelle correspond à la période dans laquelle la marchandise se trouve dans la détention du transporteur.

Cette responsabilité spécifique du transporteur ne prend évidemment naissance que lorsque la marchandise est prise en charge en vue de l'exécution du contrat de transport. Le transporteur ne répond tout d'abord qu'en tant que dépositaire si la marchandise est mise en dépôt chez lui avant le début du transport.[12] Dans le doute cependant, le transporteur sera responsable selon les règles de la CMR dès qu'il aura pris réception de la marchandise. En tout cas, il ressort de l'article 19 que la période pendant laquelle le transporteur détient une marchandise destinée à un transport en groupage, pour réunir un chargement complet, doit être considérée comme faisant partie de la durée du transport.

L'ayant droit doit prouver, donc, en plus de l'avarie ou de la perte, que ces dommages se sont produits entre la prise en charge et la livraison. La CMR lui apporte l'aide de plusieurs présomptions, que nous allons examiner à présent.

114. Selon l'article 9, § 2, il est présumé en l'absence de réserves du transporteur, que la marchandise était en bon état lors de la prise en charge (ou du moins dans l'état décrit dans la lettre de voiture), et que le nombre de colis effectivement reçus pour le

---

11) Cf. Voigt, VP 1971, 28.

12) Züchner, DB 1965,59; Heuer, p.60.

transport correspondait à celui inscrit dans la lettre de voiture. Le poids de la marchandise ou la quantité autrement exprimée, ainsi que le contenu des colis, ne sont présumés avoir correspondu aux énonciations de la lettre de voiture que si le transporteur avait reçu l'ordre de les vérifier ou s'il les avait vérifiés de sa propre initiative.[13] Dans le cas contraire, l'ayant droit aura la tâche difficile de prouver que le dommage s'est bel et bien produit pendant la durée du transport.[14]

115. Il est encore loisible au transporteur de détruire la présomption fondée par l'article 9 en prouvant que le dommage constaté à la livraison existait déjà lors de la prise en charge. C'est une preuve difficile à apporter, car à notre avis seule une preuve positive peut être admise. Voigt[15] cite l'exemple d'un chargement de pneus transbordé à Rotterdam directement d'un navire dans un camion aménagé spécialement pour ce genre de marchandises. L'intérieur du camion ne présentait aucune aspérité ni aucune arrête saillante. A la livraison, on découvrit dans la plupart des pneus de nombreuses petites entailles dont le transporteur n'avait pas signalé l'existence lors de la prise en charge. Pour détruire la présomption de l'article 9, Voigt se contente de la preuve que le véhicule était aménagé pour éviter ce genre de dommage. Cette preuve, négative, que le dommage ne pouvait s'être produit pendant le transport routier, ne peut suffire, à notre avis. Tout d'abord, elle ne rend pas compte de l'existence d'un dommage antérieur à la prise en charge, car des incidents pendant le transport routier ne sont pas exclus. Ensuite, elle se rapproche du système d'exonération de la responsabilité par exculpation, que l'article 17, § 2, rejette précisément dans le cadre de la CMR. Dans la CMR, c'est au transporteur de souffrir du fait que l'on ignore les circonstances dans lesquelles s'est produit le dommage; l'article 17, § 2, consacre ce principe en ce qui concerne la cause du dommage, l'article 9, § 2, en ce qui concerne le moment de son apparition. Pour se libérer, le transporteur aurait dû apporter la preuve positive que ces coupure existaient déjà lors de la prise en charge. Certes, pour cette preuve,

---

13) Voir plus haut, n° 47 ss.

14) Cf. Trib.de gde inst. Offenburg 21 janv. 1969, DET 1971,283.

15) DVZ 1973, n°38, p.8.

on peut éventuellement se contenter d'indices, qui peuvent consister dans le fait que l'aménagement de la cale du navire ou n'importe quel incident antérieur à la prise en charge étaient de nature à provoquer le dommage, alors que le camion était, au contraire, aménagé pour éviter tout dommage de ce genre et que le transport s'était déroulé sans incident.

Etat de la marchandise à la livraison

116. Il faut encore que le dommage se soit produit avant la livraison. La fin de la détention de la marchandise par le transporteur est attestée par la décharge que lui donne le destinataire (art.13, § 1). L'article 30 pose quelques présomptions sur l'état dans lequel se trouve la marchandise à ce moment. En effet, si le destinataire ne réagit pas dans un certain intervalle de temps, la marchandise est présumée avoir été livrée dans l'état et dans la quantité qu'indique la lettre de voiture. Il ne s'agit, notons-le bien, que d'une présomption. La CMR n'a pas adopté la solution de la CIM, de la CV et de la plupart des législations nationales,[16] selon laquelle passé un certain délai, l'ayant droit qui n'a pas signalé le dommage est forclos de toute action contre le transporteur, sauf dol ou faute grave de celui-ci. Comme la Convention de Bruxelles,[17] dont elle s'est inspirée en ce qui concerne les présomptions à la livraison,[18] la CMR permet en tout temps à l'ayant droit de renverser la présomption de livraison conforme et d'intenter action contre le transporteur. La seule limite temporelle est celle du délai de prescription d'un an, qui s'applique à toutes les actions fondées sur le transport (art.32).

Pour empêcher l'établissement de cette présomption, le destinataire qui constate une avarie ou une perte a le choix entre des réserves unilatérales et une constatation contradictoire (art.30, §§ 1-2).

117. L'article 30 entend par réserves la communication au trans-

---

16) Art.46 CIM; art.26 CV; art.452 CO; art.105 C.comm.français; art. 438 C.comm.allemand; art.39 KVO.

17) Art.3, § 6, CB.

18) Cf. TRANS/WP 9/11, p.67.

porteur[19] des dommages constatés. Elles doivent lui donner une idée assez précise au moins de la nature de ces dommages pour qu'il sache quelles mesures de sauvegarde des preuves il doit prendre (art. 30, § 1).

Ces réserves doivent être formulées immédiatement, au plus tard au moment de la livraison, si l'avarie ou la perte est apparente.[20] Dans ce premier cas, les réserves peuvent être orales.

Si le dommage n'était pas apparent au moment de la livraison, le destinataire peut encore le signaler au transporteur dans les sept jours, dimanches et jours fériés non compris, qui suivent le jour de la livraison. Ces réserves doivent alors être écrites (art.30, § 1).

Les réserves du destinataire ne font pas qu'empêcher la présomption de livraison conforme de s'établir. Elles fondent bien plus la présomption contraire:[21] les dommages qu'elles signalent sont présumés exister déjà lors de la livraison. C'est alors au transporteur de prouver, s'il le peut, que le dommage est postérieur à la livraison. Ici comme pour le renversement de la présomption de la prise en charge conforme, la preuve doit être positive.[22]

Passé le délai de sept jours pour les dommages non apparents, ou même avant ce délai pour ceux qui étaient visibles au

---

19) S'agissant d'une responsabilité issue du contrat de transport, des réserves du destinataire à l'adresse de l'expéditeur, par exemple, ne sont d'aucun effet sur la présomption. Cf. C.d'appel Gand 17 nov. 1967, DET 1969, 145.

20) Il a été jugé que des réserves pour dommage apparent mises à la poste le lendemain d'une livraison effectuée le soir étaient encore valables. Cf. C.d'appel Paris 22 juin 1966, BT 1966, 330.

21) Cf. E/ECE/TRANS/SC 1/79, art.26, p.18. Les travaux préparatoires permettent d'écarter l'opinion de Züchner, VersR 1968, 824 (826), qui interprète l'article 30 CMR dans le même sens que l'article 26, § 1, CV: selon lui, les réserves du destinataire ne renversent la présomption que si elles sont exprimées lors de la livraison; le destinataire peut encore faire des réserves dans les sept jours qui suivent, mais il doit alors prouver que le dommage est antérieur à la livraison, le délai de sept jours étant en outre un vrai délai de forclusion.

22) Voir plus haut, n°115.

moment de la livraison, la présomption de l'article 30 exerce ses pleins effets en l'absence de réserves du destinataire ou d'un constat contradictoire. Il en est de même pour les dommages que le destinataire n'avait pas signalés dans ses réserves et qu'il invoque par la suite.

118. A la place de réserves unilatérales, le destinataire peut procéder avec le transporteur à une constatation contradictoire du dommage.[23] Cette constatation constitue une preuve de l'état de la marchandise: cet état n'est plus contesté. La preuve du contraire n'est admise par la suite que pour les dommages qui n'étaient pas apparents lors de la constatation, et seulement si le destinataire a adressé à leur sujet au transporteur des réserves écrites dans les sept jours (dimanches et jours fériés non compris) qui suivent le jour de la constatation contradictoire (art.30, § 2).

L'article 32, § 2, interdit toute nouvelle preuve, et non pas toute nouvelle action comme le font la CIM et la CV. L'ayant droit n'est donc toujours pas forclos, en ce qui concerne les nouveaux dommages. Comme le fait remarquer Rodière,[24] l'ayant droit ne pourra être déclaré irrecevable dans son action; il échouera simplement dans son offre de preuve, à moins d'un aveu judiciaire du transporteur. Mais il lui restera encore la possibilité de montrer que l'approbation du constat lui a été soutirée dolosivement par le transporteur.

Présomption de perte

119. En vertu de l'article 20, § 1, la marchandise peut être considérée par l'ayant droit comme perdue si elle n'a pas été livrée dans les trente jours suivant l'expiration du délai de livraison ou, si aucun délai n'a été convenu, dans les soixante jours suivant la prise en charge. Un retard dépassant cette durée peut donc se transformer, selon la volonté de l'ayant droit, en perte présumée.[25] Cette présomption est irréfragable.[26] Le transporteur

---

23) L'article 30 ne pose aucune exigence de forme.

24) CMR, n°105, p.327.

25) Cf. C.d'appel Stuttgart 23 mars 1971 (11 U 101/70), non publié.

26) TRANS/152, n°34, p.8.

ne peut pas lui opposer que la marchandise est encore en sa possession et qu'il est encore à même de la livrer. On peut dire que passé le délai de l'article 20, § 1, l'obligation du transporteur devient alternative: l'ayant droit peut soit attendre que la livraison retardée lui soit faite, soit y renoncer et exiger à sa place une indemnité pour perte de la marchandise. Ce choix appartient seulement à l'ayant droit, et non au transporteur. Remarquons que la CMR n'exige aucune mise en demeure préalable.

La règle de l'article 20, § 1, s'applique aussi bien à la perte partielle qu'à la perte totale.[27] Cependant, en cas de perte partielle, il y aura déjà eu livraison et le dommage sera d'abord soumis aux présomptions de l'article 30. Le destinataire doit montrer dans le cadre de l'article 30 l'existence d'un manquant; le transporteur pourra le faire patienter encore pendant le délai de l'article 20, § 1, en affirmant qu'il ne s'agit que d'un retard. Passé ce délai, l'ayant droit pourra considérer le manquant comme perdu, sans autre preuve à apporter. Le délai à prendre en considération sera habituellement celui de trente jours après la livraison, mais on peut imaginer d'appliquer le délai de soixante jours à partir de la prise en charge, lorsque la partie manquante de la marchandise avait été transportée dans un autre véhicule.

Que la perte soit totale ou partielle, prouvée ou seulement présumée, l'article 20, §§ 2 à 4, permet à l'ayant droit de se réserver des droits sur la marchandise au cas où celle-ci serait retrouvée.

Le délai de forclusion de l'article 30, § 3

120. En ce qui concerne le dommage provoqué par un retard, la CMR ne pose aucune présomption: l'ayant droit doit prouver son existence dans tous les cas. De plus, l'article 30, § 3, impose cette fois-ci un véritable délai de forclusion. Si l'ayant droit n'a pas adressé de réserves écrites dans les vingt-et-un jours qui suivent la mise de la marchandise à disposition du destinataire, le retard ne pourra pas donner lieu à indemnité. Trois remarques peuvent être faites ici: premièrement, comme le destinataire n'est pas né-

27) Pour la CIM, Nánássy 1956, art.30, § 1, n.2, p.593.

cessairement le seul à pouvoir constater le dommage, l'article 30, § 3, ne précise pas que les réserves doivent émaner du destinataire. Elles peuvent également provenir de l'expéditeur, si c'est lui qui subit le dommage.[28] Deuxièmement, il n'est pas nécessaire ici que la marchandise ait été livrée. Si le destinataire a refusé la marchandise, le délai de vingt-et-un jours part du jour où la livraison a été offerte au destinataire, et non de celui où la marchandise a été rendue à l'expéditeur. Enfin, le délai de l'article 30, § 3, englobe les dimanches et jours fériés, puisque cette disposition ne dit pas le contraire.[29]

On peut se demander encore si les réserves consécutives à un retard doivent aussi donner des précisions sur le dommage subi, ou s'il suffit que l'ayant droit réserve son droit à indemnité. En faveur de cette seconde solution, on peut avancer ces deux arguments: d'une part, le paragraphe 3 n'exige aucune précision, et, d'autre part, si le dommage est seulement pécuniaire, sa preuve et celle de son rattachement au fait du transporteur n'est pas nécessairement compromise par l'effet du temps. En revanche, pour des raisons pratiques, les réserves quant à l'avarie ou la perte partielle dues au retard devront obéir aussi bien aux règles de l'article 30, §§ 1 à 2, qu'à celles du paragraphe 3 de cet article.

II. ETENDUE DE LA RESPONSABILITE

Généralités

121. Une fois établi qu'un dommage à la marchandise s'est produit pendant la durée du transport ou qu'un retard a causé un dommage à l'ayant droit (encore faut-il que ce dernier ne soit pas forclos), le transporteur est présumé responsable de ce dommage (art.17, § 1).

L'ayant droit n'a pas à invoquer l'existence d'une faute du transporteur. Parallèlement, le transporteur ne peut s'exonérer par

---

28) Cf. Lamy Transport , n°873, p.399.

29) Rodière, CMR, n°110, p.328; Lamy Transport, n°873, p.399.

la simple preuve de l'absence de faute de sa part, ni par la preuve qu'il a mis dans l'exécution du contrat toute la diligence et tout le soin qu'on pouvait attendre de lui. Comme dans la plupart des réglementations du droit des transports, il ne peut se libérer qu'en établissant la cause du dommage et en montrant qu'elle ne lui est pas imputable.

L'article 17, §§ 2 et 4, énumère les causes pouvant conduire à l'exonération du transporteur, tandis que l'article 18 pose les règles de preuve concernant leur existence et leur lien de causalité avec le dommage. Enfin l'article 17, § 5, établit la proportion dans laquelle le transporteur répond du dommage si, seule, une partie des facteurs ayant causé le dommage peut lui être imputée.

Comme la CIM (art.27, §§ 2 à 3, art.28), la CMR distingue entre causes dites normales et causes dites privilégiées, c'est-à-dire entre les faits exonératoires dont le transporteur doit prouver le lien de causalité avec le dommage et ceux dont il ne doit établir que la possibilité d'un lien de causalité. Ces derniers sont des faits échappant à l'influence du tranpsorteur, se produisant assez fréquemment dans les opérations de transport et dont l'expérience montré qu'ils sont de nature à entraîner certains dommages à la marchandise. L'article 17, § 2, énumère les causes normales, l'article 17, § 4, les causes priviliégiées d'exonération.

Causes normales d'exonération

122. Ce sont les faits dont le transporteur doit prouver non seulement l'existence, mais aussi le lien de causalité avec le dommage constaté (art.17, § 2, et 18, § 1).

Faute de l'ayant droit

123. Malgré la formulation du texte anglais, il ne s'agit pas ici de la personne ayant qualité pour agir,[30] mais de celle qui était l'ayant droit, c'est-à-dire qui avait le droit de donner des instructions et d'exiger la livraison, au moment où la faute invo-

30) Le texte anglais de l'article 17, § 2, parle de "wrongful act or neglect of the c l a i m a n t".

quée a été commise.[31] Le lésé peut donc se voir opposer non seulement ses propres fautes, mais aussi celles d'une autre personne qui a été, elle aussi, ayant droit.

Tout acte ou abstention fautifs de l'ayant droit exonèrent le transporteur de sa responsabilité, s'ils sont la cause du dommage. Il ne suffit pas que le dommage ait été causé par l'ayant droit. Il faut une faute de celui-ci. Le transporteur doit prouver non seulement le lien de causalité, mais aussi le caractère fautif de l'acte ou de l'abstention.

Cette exigence distingue la cause d'exonération de l'article 17, § 2, d'autres faits de l'ayant droit qui exonèrent le transporteur indépendamment de leur caractère fautif. Il en est ainsi de la remise au transport de marchandises dangereuses sans en signaler ce caractère. Le transporteur qui n'a pas été averti peut détruire la marchandise ou la rendre inoffensive sans aucune indemnité pour l'ayant droit. Exonèrent aussi le transporteur en vertu de l'article 17, § 4, sans preuve de la faute de l'ayant droit ni preuve stricte du lien de causalité, les faits de l'ayant droit qui constituent des causes privilégiées d'exonération: emballage, chargement, arrimage, déchargement, marquage des colis, lorsque ces opérations ont été effectuées de façon imparfaite. Enfin, la seconde cause normale d'exonération de l'article 17, § 2, est aussi un fait de l'ayant droit pour lequel une faute n'a pas à être établie.

D'autres faits, dont le caractère fautif est également indifférent, ne libèrent pas le transporteur mais lui permettent l'exercice d'un droit de recours contre le vrai responsable. Ce sont l'insuffisance des mentions prévues à l'article 6 et dont l'expéditeur est responsable (art.7, § 1), ainsi que la remise de documents inexacts ou insuffisants pour l'accomplissement de formalités douanières ou administratives (art.11, § 2). Evidemment, le transporteur pourra souvent établir que ces insuffisances constituent une faute de l'expéditeur et obtenir ainsi l'exonération de sa responsabilité, beaucoup plus avantageuse qu'un droit de recours

---

31) W/TRANS/SC 1/438, n°43, p.9.

contre l'expéditeur.32)

Ordre de l'ayant droit ne résultant pas d'une faute du transporteur

124. Ici aussi, il faut entendre par ayant droit la personne ayant eu le droit de disposition lorsque l'ordre fut donné. Si donc, à la conclusion du contrat ou dans le cadre de son droit de disposition, tel que l'aménage la CMR ou le droit national, l'ayant droit a donné des instructions au transporteur, celui-ci n'aura pas à répondre des dommages dus à leur exécution correcte. Il faut cependant que ces instructions ne résultent pas d'une faute du transporteur, soit qu'un événement dû à sa faute les ait rendues nécessaires, soit qu'elles aient reposé sur des renseignements erronés dus à la faute du transporteur. Le texte est clair: c'est au transporteur d'établir non seulement l'existence des instructions, mais aussi l'absence de faute de sa part. Contrairement à l'avis de Züchner,[33] il ne suffit pas que le transporteur invoque les instructions de l'ayant droit et laisse à celui-ci la tâche d'alléguer et de prouver une faute du transporteur. Le fait que l'absence de faute figure à l'article 17, § 2, montre que le fardeau de la preuve de cette absence incombe au transporteur (art.18, § 1).

Vice propre de la marchandise

125. Comme le fait remarquer Durand,[34] il ne faut pas nécessairement entendre par là un défaut de la marchandise, la rendant entièrement ou partiellement inapte à l'usage escompté et diminuant sa valeur. Il est plus exact de parler, comme Durand, d'une "inaptitude foncière de l'objet à supporter sans dommages les risques normaux d'un transport donné". Ajoutons que le vice propre peut avoir causé le dommage indépendamment du transport. Il doit en tout cas avoir existé au moment de la prise en charge. En pratique, dans le cadre de la CMR, le vice propre sera presque toujours un vice proprement dit. En effet, contrairement au droit français, la CMR

---

32) Cf. C.d'appel Paris 27 janv. 1971, JDU 1971, 51 = BT 1971, 115. Selon Nánássy 1956, art.27, § 2, n.5 b, p.526, pour l'application de cette cause d'exonération, toute lésion des obligations contractuelles de l'ayant droit doit être considérée fautive.

33) ZfV 1965, 488 (489).

34) Durand, p.209; Rev.trim.comm. 1956, 603 (611).

distingue entre le vice propre de la marchandise (art.17, § 2) et la nature de la marchandise, citée parmi les causes privilégiées d'exonération (art.17, § 4 d). L'article 17, § 4, vise des éléments dont on sait d'expérience qu'ils présentent un risque pour la marchandise; le paragraphe 4 d) vise donc les sortes de marchandises dont on peut admettre à priori que leur nature-même les expose à des dommages typiques, même dans les conditions d'un transport normal. Dans tous les autres cas, où la nature de la marchandise et les circonstances ne rendent pas aussi évident le risque que représente la marchandise elle-même ou son inaptitude à supporter le transport, c'est à l'article 17, § 2, que le transporteur devra recourir, en satisfaisant alors aux exigences plus strictes de ce paragraphe relatives à la preuve de la causalité.[35)]

Circonstances que le transporteur ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait obvier

126. Cette cause d'exonération a été empruntée de toutes pièces, et sans discussion apparente de la notion adoptée, de l'article 27, § 2, CIM dans sa version de 1952.[36)] Avant cette adoption, les auteurs de l'avant-projet du 10 octobre 1949 avaient opté pour une simple responsabilité pour faute avec renversement du fardeau de la preuve: la faute du transporteur étant présumée, celui-ci devait être exonéré dès qu'il prouvait que le dommage était survenu sans sa faute.[37)]

C'est donc surtout dans la littérature et les travaux préparatoires relatifs à l'article 27, § 2, de la CIM de 1952 qu'il nous faut chercher le matériel permettant de préciser la notion de circonstance que le transporteur ne pouvait éviter et aux conséquences de laquelle il ne pouvait obvier.

127. Les auteurs de la cinquième révision de la CIM avaient choisi cette formule en remplacement du terme de "force majeure" pour mettre fin aux divergences d'interprétation que cette dernière

---

35) Cf. Libouton 1974, n°46, p.511.

36) Cf. E/ECE/TRANS/SC 1/79, art.18 et 19, p.13.

37) Cf. avant-projet du 10 oct. 1949, art.18, dans TRANS/WP 9/11, p.9, et discussion dans le même document, p.48 ss.

notion suscite dans les différents pays signataires.[38] Outre les discussions sur le caractère irrésistible de la force majeure,[39] il existe des divergences sur d'autres caractères que doit présenter l'événement cause du dommage: la doctrine dominante française entend par événement de force majeure un événement imprévisible, inévitable et insurmontable,[40] alors que la doctrine dominante allemande et suisse exige en plus que l'événement soit extraordinaire et extérieur à l'activité et à l'entreprise du transporteur.[41]

128. Sans vouloir modifier les principes adoptés dans les conventions précédentes,[42] la nouvelle CIM par sa formulation écarte définitivement l'exigence du caractère extérieur,[43] et de l'imprévisibilité[44] de l'événement. Les auteurs de la CMR repoussèrent aussi expressément la proposition allemande et autrichienne d'exiger le caractère extérieur à l'entreprise.[45] De leur côté, Hostie et l'IRU considèrent que le caractère d'imprévisibilité n'est pas non plus un élément essentiel au sens de la CIM et de la CMR.[46]

Notons que la renonciation au caractère d'extériorité voit ses effets extrêmement restreints par l'article 17, § 3, qui interdit au transporteur d'invoquer, pour se libérer, des défectuosités du véhicule utilisé ou la faute de la personne qui lui avait loué le véhicule.[47]

129. Que l'événement soit imprévisible ou extraordinaire n'a

---

38) Actes de la 5e conférence de révision, Vol.I, p.5ss.

39) Voir au sujet des théories subjective de Goldschmidt, et objective d'Exner, l'exposé de Maurer, p.32 ss.

40) Rodière, Tome II, n°862 ss, p.443 ss; Mazeaud, n°567 ss, p.484 ss

41) Oftinger, vol.I, p.101 s; Keller, p.57; Maurer, p.34 s; Engel, p.320 s.

42) Actes de la 5e conférence de révision, vol.II, p.176.

43) Actes de la 5e conférence de révision, vol.I, p.545 s, et vol. II, p.176.

44) Actes de la 5e conférence de révision, vol.I, p.6 et 546.

45) W/TRANS/WP 9/38, n°12, p.3; TRANS/152, n°30 s, p.7

46) E/ECE/TRANS/SC 1/130, annexe 3, n°9, p.4.

47) Sur l'article 17, § 3, voir plus bas n°131 ss.

d'intérêt, en réalité, qu'en ce que ces caractères le rendent inévitable. Il en est de même pour l'extériorité de l'événement: il est évident que l'irruption d'un événement extérieur à l'exploitation et à l'activité du transporteur est plus difficile à prévoir et à prévenir qu'un événement lié à son activité. La CMR et la CIM veulent tout de même permettre au transporteur de se prévaloir d'événements de cette dernière sorte, s'il parvient à convaincre de leur caractère inévitable. De toutes façons, prévisible ou non, extérieur ou non, l'événement inévitable doit avoir été encore insurmontable.[48] Or il est certainement plus facile d'obvier aux conséquences d'un événement qu'on pouvait prévoir ou d'un incident d'exploitation.[49] Ce qui compte, c'est que finalement le dommage lui-même se soit avéré inévitable.

130. Quand donc peut-on admettre que les circonstances invoquées ainsi que leurs conséquences étaient inévitables? Etant donné que la révision de 1952 voulait modifier le moins possible la notion de force majeure, c'est à la théorie de la force majeure qu'il faudra emprunter la solution. La formulation de l'article 17, § 2, CMR, comme celle de l'article 27, § 2, CIM, fait penser d'ailleurs à un choix en faveur de la théorie subjective de la force majeure: il faut que le t r a n s p o r t e u r n'ait pu éviter ni l'événement ni ses conséquences; la question n'est pas, comme dans la théorie d'Exner (d'ailleurs généralement abandonnée à l'état pur), que l'événement ait été objectivement un événement de force majeure, avec cette correction que parfois le transporteur commet une faute en ne prenant pas de mesures propres à éviter la réalisation de cet événement.

131. Si l'article 17, § 2, n'exige pas d'une façon générale que la cause d'exonération soit extérieure à l'entreprise du transporteur, l'article 17, § 3, réintroduit en grande partie cette exigence, puisqu'il interdit au transporteur d'exciper, pour se libérer, de défectuosités du véhicule utilisé, de fautes de la personne qui le lui a loué ou des préposés de celle-ci. Le transporteur répond donc en toute circonstance de ces faits, même s'ils étaient inévi-

---

48) Cf. Marsilius, BTI 1960, 253 (261).

49) Cf. Actes de la 5^{e} conférence de révision, vol.II, p.176.

tables et insurmontables.[50]

Le paragraphe 3 de l'article 17 est une disposition spéciale. Une fois établi que la cause du dommage est la défectuosité du véhicule, le transporteur en répond même si cette défectuosité présente les caractères d'une cause d'exonération. Il ne pourra, par exemple, invoquer la faute de l'expéditeur qui n'aurait pas refusé un véhicule manifestement inapte au transport.[51]

132. La défectuosité du véhicule, cause du dommage, l'emporte donc sur toute autre cause. Cependant, il est parfois difficile de savoir si la cause du dommage doit être considérée comme défectuosité du véhicule ou si elle ne doit pas, au contraire, être qualifiée de circonstance inévitable aux conséquences de laquelle le transporteur ne pouvait obvier. Le problème se pose lorsqu'on recherche la cause de la défectuosité du véhicule. On retrouve ici la question du caractère extérieur de l'événement inévitable.

Ce problème s'est présenté surtout lorsque le dommage était dû à l'incendie d'un pneu du véhicule. Un tel incendie est provoqué habituellement par le frottement et l'échauffement du pneu, causés par son gonflement insuffisant. Or un dégonflement peut se produire soit par une circonstance extérieure au véhicule (objet tranchant sur la route provoquant une crevaison), soit par une défectuosité du pneu, qui peut encore être aggravée par le fait que le transporteur n'a pas suffisamment contrôlé la pression du pneu.

Dans la première hypothèse, l'article 17, § 2, peut s'ap-

---

50) Cette restriction au principe de l'exonération pour cas de force majeure fut introduite assez tard. On la trouve pour la première fois , pour les véhicules pris en location seulement, dans W/TRANS/WP 9/40, du 23 avr. 1955, art.16, § 4, p.15, et pour tout véhicule dans TRANS/WP 9/35, du 6 juin 1956, n°52, p.14.

51) Les auteurs de la CMR ont rejeté une proposition néerlandaise de permettre au transporteur d'invoquer les défectuosités du véhicule, si elles réunissaient les conditions d'une cause normale d'exonération. Selon eux, "le transporteur devait être considéré comme responsable dans tous les cas, de la défectuosité et du vice caché de son propre véhicule ou du véhicule qu'il a loué" (TRANS/WP 9/35, n°52, p.14).

pliquer,[52] alors que dans la seconde le transporteur doit être considéré comme responsable puisqu'il répond des défectuosités de son véhicule.[53]

133. En vertu de l'article 18, § 1, c'est au transporteur d'établir l'origine extérieure du dégonflement, s'il veut s'exonérer. Quant aux preuves exigées, Libouton[54] distingue deux tendances dans la jurisprudence relative à cette question.

Certains tribunaux se sont contentés d'une preuve par indices de l'extériorité de la cause du dégonflement: si le transporteur montrait qu'il avait porté une attention suffisante à la pression de ses pneus par des contrôles réguliers, et que les pneus n'étaient ni vieux, ni usagés (pneus relativement neufs ou au regommage récent), ces tribunaux se sont déclarés convaincus de ce que la cause du dégonflement ne pouvait être qu'extérieure.[55]

D'autres ont exigé une preuve positive des circonstances ayant provoqué le dégonflement.[56]

---

52) C o n t r a : Trib.comm. Anvers 9 avr.1969, DET 1969, 1028, selon lequel le transporteur répond de l'incendie provoqué par le frottement d'un pneu plat au motif qu'il répond de son matériel. C'est s'arrêter un peu trop tôt dans la chaîne des causalités et interpréter trop strictement l'article 17, § 3.

53) Voigt, VP 1973, 97 ss, considère qu'un incendie dû à un défaut de série du pneu, défaut reconnu par le fabricant, qui a retiré ce modèle du marché, doit être considéré comme dû à une circonstance inévitable et insurmontable. C'est méconnaître que l'article 17, § 3, écarte même l'application de l'article 17, § 2: quelle que soit la cause des vices de son matériel, c'est au transporteur d'en supporter les conséquences et non à l'ayant droit. Peut-être le transporteur pourra-t-il ensuite se retourner contre son fournisseur ou contre le fabricant du pneu.

54) Libouton 1972, n°42, p.398.

55) Trib. Amsterdam 21 oct.1965, JDU 1966, 111 = DET 1966, 305 = Schip en Schade 1965, n°85; Trib.d'arrond. Rotterdam 21 janv. 1969, DET 1969, 998; C.d'appel Dusseldorf 18 nov.1971, RDU 1973 II 428 = DET 1973, 510 = AWD 1973,401, selon lequel il aurait fallu prouver non seulement que le véhicule et les freins étaient neufs et en bon état, mais aussi que les pneus et les freins n'étaient pas surchauffés à la fin de l'étape, pour faire admettre que l'incendie éclaté au parcage était le fait d'un incendiaire.

56) C.d'appel Bruxelles 17 juin 1971, RDU 1973 II 436 = DET 1971, 825 et 1972, 595; Trib.comm. Bruxelles 3 oct. 1970, JPA 1970, 487; Trib.de gde inst. Wuppertal 21 janv.1968 (cité par Willenberg, NJW 1968, 1023); du même avis: Voigt, VP 1973, 97.

A notre sens, cependant, ce qui distingue ces deux groupes de jugements, ce sont plutôt les faits allégués, les preuves offertes, que celles exigées par les juges. Dans le premier groupe de jugements, le transporteur avait montré d'une part que les pneus (ou le véhicule) étaient en bon état au départ, et, d'autre part, qu'en cours de route cet état avait été contrôlé et qu'il n'avait présenté aucune anomalie.[57] Dans le second groupe, le défendeur n'avait fait qu'offrir la première preuve, ce qui n'excluait pas, selon les tribunaux, que le défendeur ait commis une faute dans la surveillance des pneus pendant le transport.

Comme il est souvent impossible de produire une preuve positive de la cause d'une crevaison ou du dégonflement d'un pneu, on peut admettre habituellement une preuve par indices. Mais cette preuve ne doit jamais se réduire à la simple preuve de l'absence de faute du transporteur. Notons que la preuve de la vigilance du conducteur ne doit pas porter seulement sur son attitude avant la crevaison. Il faut encore qu'il n'ait pas pu remarquer l'éclatement du pneu ou en tout cas qu'il se soit arrêté dès qu'il l'a remarqué. Sinon, il ne pourra prouver que les conséquences de la crevaison étaient inévitables.[58]

Causes privilégiées d'exonération

Principe

134. Certains faits, énumérés à l'article 17, § 4, libèrent le transporteur en raison du risque qu'ils présentent pour la marchandise. Ce sont:

a) l'emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu d'une manière expresse et mentionné dans la lettre de voiture;

b) l'absence ou la défectuosité de l'emballage pour des marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries, quand elle ne sont pas emballées ou qu'elles sont mal emballées;

c) la manutention , le chargement, l'arrimage ou le déchar-

57) Dans C.d'appel Dusseldorf 18 nov. 1971,(cf. n.55), le second élément avait manqué, ce que le tribunal relève expressément.

58) Trib. Amsterdam 21 oct. 1965,(cf. n.55); Trib.comm. Bruxelles 3 oct. 1970 (cf. n.56).

gement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou par des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;

d) la nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale, ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne et spontanée, dessication, coulage, déchet normal ou action de la vermine et des rongeurs;

e) l'insuffisance ou l'imperfection des marques ou des numéros des colis;

f) le transport n'animaux vivants.

Comme ces faits ont leur origine plutôt dans l'activité de l'expéditeur ou du destinataire, ou qu'il tiennent à la marchandise elle-même, il a été jugé équitable de ne pas charger le transporteur de leurs conséquences possibles.

135. Par rapport aux causes exonératoires de l'article 17, § 2, celles du paragraphe 4 présentent l'avantage pour le transporteur que l'on n'exige pas de lui la preuve complète du lien de causalité entre le risque existant et le dommage. En effet, même s'il semble probable que le dommage provient d'un risque présenté par l'un des faits énumérés au paragraphe 4, il sera habituellement fort difficile au transporteur d'apporter la preuve du déroulement des événements ayant conduit au dommage. C'est pourquoi, en vertu de l'article 18, § 2, il suffit que le transporteur établisse, à la lumière des circonstances de l'espèce, que le dommage a pu provenir du risque particulier créé par l'un des faits visés à l'article 17, § 4; il est alors présumé que le dommage résulte bien de ce risque, donc du fait allégué.

La CMR n'exige pas qu'il soit v r a i s e m b l a b l e que le dommage provienne du risque allégué, ce qui obligerait le transporteur à éliminer les autres causes possibles du dommage. Il suffit au contraire de montrer que ce risque est une cause p o s s i b l e du dommage.

Par ailleurs, pour créer la présomption de l'existence d'un lien de causalité, il ne suffit pas que le transporteur prouve l'existence d'un des faits énumérés à l'article 17, § 4. Le transporteur doit montrer encore que, dans les circonstances concrètes

du transport considéré, il est possible que le risque créé par ce fait se soit réalisé et ait ainsi causé le dommage. Il doit montrer la possibilité de l'existence de ce lien de causalité. Une possibilité théorique ne suffit pas. Il faut qu'elle existe vraiment dans le cas concret.

L'article 18, § 2, fonde alors une présomption, et non une fiction. C'est pourquoi l'ayant droit a encore la possibilité de prouver que ce lien de causalité n'existe pas, que le dommage ne provient pas, ou pas entièrement, du risque invoqué (art.18, § 2).[59)]

Examinons les difficultés que présente ce système à la lumière des différentes causes exonératoires prévues.

Véhicules ouverts et non bâchés (art.17, § 4 a)

136. L'article 18, § 2, ne dispense pas le transporteur d'apporter la preuve complète du fait présentant le risque invoqué. Il sera certainement assez facile de prouver que le transport a eu lieu en véhicule ouvert et non bâché, c'est-à-dire n'offrant aucune protection à la marchandise contre les influences directes de l'extérieur, provenant soit d'en haut, soit des côtés du camion,[60)] et ce en vertu d'une convention expresse. Il est encore précisé que cette convention doit figurer dans la lettre de voiture. Cette exigence, qui n'existait pas dans les premiers avant-projets, a été reprise directement de la disposition correspondante de la CIM, en vue d'une harmonisation de deux textes.[61)] Son avantage est de permettre au destinataire de s'assurer rapidement, avant d'accepter la livraison, si le transporteur répondra ou non des dommages subis par la marchandise livrée en camion découvert. L'inscription dans la lettre de voiture est une condition de fait de l'exonération du transporteur.[62)] L'absence d'inscription ou l'absence de lettre de

---

59) Pour plus de détails sur les moyens de l'ayant droit, voir plus haut, n° 148 ss.

60) Selon Rodière, CMR, n° 82, p.291, et les auteurs de la CMR (TRANS/WP 9/11, art.19, p.55) il faut dans tous les cas que le véhicule soit ouvert vers le haut. Avec Nánássy 1956, art.27, § 3, n.A 1 a, p.539, et Heuer, p.91 s, nous pensons qu'un véhicule, bien que muni d'une toiture, présente les mêmes risques s'il est ouvert sur les côtés et l'arrière.

61) Cf. TRANS/WP 9/22, art.19, p.8, et appendice, p.12.

62) Cf. Heuer, p.93.

voiture n'invalidera certes pas l'accord passé sur l'utilisation d'un véhicule ouvert. Mais elle empêchera le transporteur d'invoquer la cause d'exonération de l'article 17, § 4 a.

137. L'usage d'un véhicule ouvert présente des risques de perte et d'avarie accrus: la marchandise peut plus facilement tomber du véhicule; elle est exposée directement aux intempéries ainsi qu'au contact avec des objets, éventuellement incandescents, tombant de l'extérieur dans le véhicule. Le risque de vol est lui aussi accru, car la marchandise est plus facilement visible et accessible qu'en véhicule fermé; cela est encore plus marqué dans les transports routiers que dans les autres modes de transport, car les camions, qui circulent et stationnent sur le domaine public, sont facilement accessibles et soumis à une surveillance moins grande que, par exemple, un wagon dans une gare.

Le transporteur n'a pas à prouver l'existence du risque, qui est présumé inhérent à tous les faits énumérés à l'article 17, § 4. Il lui suffit donc d'invoquer les circonstances qui induisent à admettre la possibilité que le risque en question se soit réalisé et ait provoqué le dommage. Le lien de causalité est alors présumé.

Cependant, cette présomption ne joue pas lorsqu'il y a perte d'une importance anormale ou qu'un colis entier a disparu (art.18, § 3). En effet, le lien de causalité entre le risque que présente un transport en camion ouvert et le manquant constaté ne peut être présumé que si ce manquant ne dépasse pas celui que par expérience on peut attendre d'un tel transport. Un manquant anormalement élevé ou la perte d'un colis peut s'attribuer avec plus de probabilité à une cause étrangère à ce risque, telle qu'arrimage insuffisant ou vitesse inadaptée aux conditions de la route. C'est pourquoi, dans ces cas et dans celui du vol d'un colis, l'emploi du véhicule ouvert et non bâché est, certes, une cause d'exonération, mais ce n'est plus une cause privilégiée: le transporteur doit apporter la preuve complète de ce que le dommage provient du risque invoqué.

Nature de la marchandise (art.17, § 4 d)

138. Nous avons déjà vu plus haut[63] ce qu'il faut entendre par nature de la marchandise. C'est au transporteur d'établir quelle était la nature de la marchandise transportée. Il doit également prouver que, d'une façon générale, cette nature rend la marchandise particulièrement sensible aux influences d'un transport normal et sans incidents, ou qu'elle l'expose à des dommages même indépendamment de tout transport, comme c'est le cas pour les marchandises périssables. Il est alors admis que la nature de la marchandise présentait également un risque dans le cas particulier.

L'article 18, § 4, exige cependant quelques preuves supplémentaires lorsque la marchandise a été transportée dans un véhicule aménagé pour la soustraire aux influences de la chaleur, du froid, des variations de température ou de l'humidité de l'air. En effet, les aménagement utilisés ont pour but de supprimer le risque propre à la nature de la marchandise.[64] Si un dommage se produit tout de même, le transporteur ne pourra invoquer la nature de la marchandise que s'il apporte la preuve que toutes les mesures lui incombant, compte tenu des circonstances, ont été prises en ce qui concerne le choix, l'entretien et l'emploi de ces aménagements, et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données par l'ayant droit (art.18, § 4). Cela revient à montrer que, malgré l'utilisation d'aménagements spéciaux, le risque n'avait pas été éliminé et que sa persistance n'est pas due à la faute du transporteur.

139. Züchner[65] considère que la règle de l'article 18, § 4, déroge à celle de l'article 17, § 3; selon lui, le transporteur ne répond pas des pannes des appareils de chauffage ou de réfrigération du véhicule s'il parvient à établir, en vertu de l'article 18, § 4, que la panne est survenue sans sa faute. L'article 18, § 4,

---

63) Voir plus haut, n°125.

64) Il en est de même de l'emballage. Dans la mesure où l'emballage, même parfait, ne fait pas disparaître le risque, le transporteur peut invoquer l'article 17, § 4 d.

65) DB 1971, 513, et ZfV 1965, 488 (492); du même avis: Trib. Maastricht 29 juin 1966, Schip en Schade 1967, n°16.

fonderait donc une simple responsabilité pour faute avec renversement du fardeau de la preuve.

Cette opinion nous semble insoutenable. L'article 18, § 4, ne peut comporter une dérogation à la responsabilité du transporteur pour les défectuosités de son véhicule.[66] Les travaux préparatoires ne donnent certes aucune indication: la règle de l'article 18, § 4, avait été adoptée depuis longtemps lorsque les auteurs de la CMR décidèrent de rendre le transporteur responsable dans tous les cas des défectuosités de son véhicule et ajoutèrent la règle de l'article 17, § 3. Mais, d'une part, on ne voit pas pourquoi l'article 17, § 3, en parlant du véhicule, ne viserait que la partie de celui-ci servant au seul déplacement et non celle destinée à protéger la marchandise. Dans l'état actuel des techniques, rien ne permet de supposer que la surveillance et l'entretien des installations de chauffage ou de réfrigération soient pour le transporteur plus difficiles que celles des installations de locomotion du véhicule. Un transporteur possédant un véhicule aménagé spécialement ne devrait donc pas répondre moins sévèrement des premières installations que des secondes. D'autre part, l'article 18, § 4, qui libère le transporteur lorsque l'emploi d'un véhicule aménagé n'a pas pu éliminer le risque présenté par la nature de la marchandise, ne peut évidemment s'appliquer que si le risque qui subsiste peut être équitablement attribué à l'ayant droit (par exemple instructions erronées, température prescrite trop haute ou trop basse); or dans une panne des aménagements spéciaux du véhicule, la persistance du risque est due à des faits dont le contrôle échappait à l'ayant droit et appartenait au contraire au transporteur.

140. Qu'en principe le transporteur ne réponde pas des dommages attribuables à la nature de la marchandise signifie que dans le système de la CMR, comme dans les autres réglementations de transport, c'est à l'expéditeur de choisir entre l'emploi d'un véhicule aménagé et celui d'un véhicule courant. Il supporte le risque que constitue ce choix.[67] Ceci ne veut pas dire que l'emploi d'un véhicule aménagé doive être chaque fois convenu expressément: dans des relations continues d'affaires avec le transporteur l'usage d'un vé-

---

66) Du même avis: Trib.d'arrond. Rotterdam 27 avr. 1971, RDU 1974 II 224 = DET 1971, 830 = Schip en Schade 1971, n°73.

67) Cf. C.d'appel Stuttgart 24 janv.1967, NJW 1968, 1054.

hicule spécial n'a pas à être convenu expressément pour tout nouveau transport;[68] de plus, on peut parfois considérer que le transporteur qui utilise un véhicule normal sans signaler au moins que l'emploi d'un véhicule aménagé est usuel pour le genre de marchandise concernée commet lui-même une faute.[69]

Une fois cette décision prise, c'est au transporteur qu'incombe, en vertu de l'article 18, § 4, le choix du véhicule aménagé le plus approprié compte tenu des instructions de l'expéditeur.

Emballage défectueux (art.17, § 4 b)

141. Il s'agit ici aussi de marchandises dont on sait par expérience que leur nature les expose à des risques de dommage pendant un transport normal, ou indépendamment de tout transport (art.17, § 4 d); mais pour les marchandises visées ici, ce risque peut être éliminé par l'usage d'un emballage approprié. Le transporteur doit donc montrer qu'en raison de sa nature la marchandise était exposée à un risque particulier d'avarie ou de perte, même dans les circonstances d'un transport normal et sans incident, si elle n'était pas emballée ou ne l'était pas convenablement. Il doit prouver en outre que, précisément dans le cas de l'espèce, l'emballage n'était pas suffisant pour supprimer le risque ou faisait entièrement défaut.

Ce sont des questions de fait, dont la solution appartient en fin de compte au juge. Celui-ci n'est pas obligé de s'en tenir aux usages commerciaux pour déterminer aussi bien la nécessité d'un emballage pour la marchandise en question, que la qualité de l'emballage dans le cas particulier.[70] En principe, le transporteur doit établir que l'emballage était défectueux déjà lors de la prise en charge, car il répond des dommages survenus à l'emballage pendant le transport de la même façon que des dommages à la marchandise elle-même.[71] Mais étant donné la difficulté d'une telle preuve, on peut admettre, comme pour les défauts d'arrimage, la preuve p r i -

---

68) Dans ce sens, institut UNIDROIT, W/TRANS/SC 1/355, Add.6, ad art. 17, p.22.

69) Institut UNIDROIT, i b i d e m ; de même, C.d'appel Zweibrücken 23 sept. 1966, NJW 1967, 1717 = VersR 1967, 1145.

70) Nánássy - Wick, art.27, § 3, n.24, p.192; Heuer, p.97.

71) Nánássy - Wick, art.27, § 3, n.21, p.191.

m a f a c i e :[72] il suffit au transporteur de montrer que dans le cas concret, l'emballage n'a pas résisté aux influences d'un transport normal et sans incident. En cas de dommage apparent à l'emballage, les réserves qu'aura exprimées le transporteur lors de la prise en charge en vertu de l'article 8,§§ 1 à 2, lui seront d'une grande aide; mais l'absence de vérification ou de réserves ne préjuge en rien de la possibilité pour le transporteur d'invoquer la cause exonératoire de l'article 17, § 4 b.

142. Une fois l'existence du risque ainsi prouvée, il faut encore qu'en vertu des circonstances le dommage puisse s'expliquer par la réalisation de ce risque. Cela ne peut se produire que si le chargement ou le véhicule n'a subi aucun accident en cours de route, car un emballage n'est destiné à résister qu'aux risques d'un transport correctement exécuté et sans incident de parcours.[73] Par ailleurs, les risques de dommage supposés à l'article 17, § 4 b, sont les mêmes que ceux prévus à la lettre d;[74] la cause exonératoire de la lettre b ne peut donc s'appliquer qu'à des dommages pouvant provenir de la nature de la marchandise. D'autres risques auxquels peut exposer l'absence d'emballage (par exemple le vol) ne peuvent entraîner l'application de l'article 17, § 4 b.

Manutention, chargement, arrimage, déchargement de la marchandise par l'ayant droit (art.17, § 4 c)

143. Le fait que ces opérations aient été effectuées par l'expéditeur ou par le destinataire ne comporte pas, à priori, plus de risques pour la marchandise que si elles avaient été effectuées par le transporteur. L'article 17, § 4 c, ne sanctionne donc pas l'existence d'un risque particulier dont on ne pourrait pas équitablement charger le transporteur. Il ne fait qu'exprimer l'axiome juridique

---

72) Nánássy 1956, art.27, § 3, n.B 3 c, p.547; pour l'arrimage voir plus bas, n°145.

73) Cf. Trib. Dordrecht 18 mai 1966, JDU 1968, 155 = DET 1968, 416, et 1969, 1053; C.d'appel Hertogenbosch 21 déc. 1965, JDU 1966, 119 = DET 1966, 698; C.féd. allemande 21 déc. 1973, RDU 1974 II 214 = DET 1975, 91 = NJW 1974, 412.

74) Cf. Nánássy 1956, art.27, § 3, n.B 2 a, p.543.

que chacun répond de son propre fait.[75)]

Le transporteur peut invoquer cette cause exonératoire non seulement pour les dommages survenus pendant le déroulement-même des opérations visées,[76)] mais aussi pour les dommages tirant leur origine de ces opérations et survenus pendant le transport.[77)] Ce cas est d'ailleurs le plus fréquent.

144. La preuve que la manutention, le chargement ou l'arrimage ont été effectués par l'expéditeur, ou que le déchargement l'a été par le destinataire, incombe comme les autres faits visés à l'article 17, § 4, au transporteur. Peu importe de savoir qui avait l'obligation d'effectuer ces opérations; il faut que ce soit l'expéditeur ou le destinataire qui en ait pour le moins assumé la direction et la surveillance ou en ait chargé une autre personne. Il en répond alors même si un autre, voire le transporteur lui-même, a participé à leur exécution matérielle.[78)] Notons que le calage, comme toutes les mesures de stabilisation de la marchandise dans le véhicule, doit être compté dans les opérations d'arrimage.[79)] Le chargement comprend, lui, le placement des marchandises de façon à obtenir une bonne répartition du poids.[80)]

145. L'article 17, § 4 c, n'exige pas, comme le fait l'article 27, § 3 c, CIM, la preuve que ces opérations ont été exécutées de façon défectueuse. Pratiquement, toutefois, on ne peut guère expli-

---

75) Cf. TRANS/WP 9/11, art.19, p.55; Nánássy 1956, art.27, § 3, n. C 1, p.548.

76) Ces dommages se produisent en principe avant la prise en charge ou après la livraison, puisque les opérations ont été effectuées par l'expéditeur ou le destinataire. Le transporteur peut donc aussi apporter la preuve que les conditions de l'article 17, § 1, ne sont pas réunies pour sa responsabilité. Mais étant donné la difficulté de prouver à quel moment le dommage s'est produit, le transporteur peut se prévaloir de la présomption de l'article 17, § 4 c.

77) Cf. Trib.de gde inst. Cologne 7 déc. 1965, DVZ 1967, n°155; C. d'appel Munich 27 nov. 1968, DET 1971, 115; C.d'appel Hamm 4 nov. 1971, DET 1974, 499 = VersR 1973, 911.

78) Cf. Loewe, p.52; W/TRANS/SC 1/438, n°32, p.8.

79) Cf. note à C.d'appel Paris 6 févr. 1970, BT 1970, 102.

80) Cf. Trib.comm. Anvers 30 avr. 1965, DET 1966, 314.

quer un dommage par la manutention, l'arrimage, le chargement ou le déchargement sans avancer la circonstance d'une défectuosité dans leur exécution. On peut même dire que ces opérations ne présentent un risque pour la marchandise que si elles n'ont pas été effectuées correctement. C'est pourquoi certains tribunaux exigent la preuve d'une défectuosité de l'arrimage ou des autres opérations invoquées.[81] Comme pour la cause d'exonération relative à l'emballage, on ne peut supposer l'existence d'un lien de causalité entre le dommage et l'arrimage que si celui-ci a été insuffisant pour protéger la marchandise contre les dangers d'un transport normal et sans incident.

Une preuve p r i m a f a c i e devrait en principe suffire, car il s'agit habituellement d'événements typiques toujours semblables. Il y a défaut dans l'arrimage dès que celui-ci s'est avéré insuffisant. Le transporteur n'a pas à rechercher s'il a été effectué selon les usages ou selon les règles de l'art. Il lui suffit de montrer que le transport a été effectué normalement, et que la marchandise transportée n'a tout de même pas tenu dans ses cales ou ses câbles, pour qu'il soit établi que l'arrimage était insuffisant.[82] On ne peut suivre l'opinion de Voigt,[83] qui va encore plus loin: selon lui, la défectuosité de l'arrimage est déjà établie par la preuve du dommage à la marchandise et celle d'un déroulement normal du transport. Cela revient à dire que, pour établir que le dommage a pu résulter de l'arrimage effectué par l'expéditeur (art. 18, § 2), le transporteur peut s'appuyer sur la circonstance que l'arrimage a pu être défectueux. Or rien ne permet de supposer que l'article 18, § 2, se contente non seulement d'une possibilité d'existence du lien de causalité entre le risque et le dommage, mais aussi d'une possibilité d'existence des circonstances qui étayent la première possibilité. D'ailleurs, l'exemple choisi par Voigt est lui-même un cas où, conformément aux règles dégagées plus haut, il est aussi établi que l'arrimage n'avait pas résisté.

---

81) C.cass.franç. 17 juin 1969, JDU 1970, 131 = DET 1970, 57 = Dalloz 1970 somm. 25 = JCP 1969, n°16107.

82) Pinckernelle, ZfV 1969, 133; Züchner, ZfV 1965, 1037; Trib.de gde inst. Cologne 7 déc. 1965, DVZ 1967, n°155; C.d'appel Hertogenbosch 21 déc. 1965, JDU 1966, 115 = DET 1966, 684.

83) VP 1967, 167.

Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros des colis (art.17, § 4 e)

146. Comme pour la preuve de certains défauts de l'emballage, les réserves et leur confirmation prévues à l' article 8 seront d'une grande aide au transporteur pour prouver les insuffisances et imperfections des marques et numéros. Rappelons que l'article 8 ne fonde pas une obligation contractuelle de vérifier les marques et numéros. Le fait de ne pas effectuer ces vérifications n'engage donc pas la responsabilité du transporteur, et ne l'empêche pas, s'il en a encore la possibilité, de renverser la présomption de conformité de l'article 9, § 2, en prouvant après coup l'existence de ces imperfections.

Le risque inhérent à de telles imperfections consiste dans la confusion de colis qu'elle peut entraîner, provoquant par là des retards à la livraison ou même la perte de colis. Il reste donc à établir que le dommage constaté peut s'expliquer par la réalisation de ce risque.

Transport d'animaux vivants (art.17, § 4 f)

147. Pour l'énumération des dommages auxquels est exposée cette marchandise d'un genre particulier, nous renvoyons à Nánássy.[84] Celui-ci rappelle également que ce fait exonératoire est en réalité identique à celui de la nature de la marchandise, mais qu'une disposition spéciale s'est avérée nécessaire, car les animaux vivants n'étaient pas considérés comme des marchandises dans tous les Etats signataires de la CIM.

En vertu de l'article 18, § 5, le transporteur ne doit pas prouver seulement que la marchandise transportée consistait dans des animaux vivants, mais également que toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données. En effet, ces mesures et instructions ont pour but d'amoindrir les risques que comportent de tels transports. Le transporteur ne pourra faire jouer la présomption de causalité de l'article 18, § 2, que si le risque a tout de même subsisté sans sa faute.

---

84) Nánássy 1956, art.27, § 3, n.F 4, p.561.

Remarquons que l'article 18, § 4, exige que le transporteur ait pris "toutes les mesures lui incombant", alors que l'article 18, § 5, parle de "toutes les mesures lui incombant normalement". Cette différence du texte indique que, si le transporteur est entièrement responsable des aménagements spéciaux de son véhicule, son obligation de prendre soin des animaux transportés est plus limitée. Pour cette obligation, il faudra se référer aux lois et usages du droit national, à moins que les mesures à prendre n'aient été convenues expressément.

Les moyens de l'ayant droit

148. Si le transporteur réussit à montrer que le dommage à la marchandise a pu provenir du risque inhérent à l'un des faits de l'article 17, § 4, il est présumé qu'il provient effectivement de cette cause, et le transporteur est exonéré, en principe, de sa responsabilité.

Cependant, l'ayant droit peut établir la responsabilité du transporteur en prouvant que le dommage n'a pas eu le risque allégué pour cause totale ou partielle (art.18, § 2). La formulation employée montre que l'ayant droit ne doit pas nécessairement, pour arriver à ses fins, établir la cause réelle du dommage.[85] Il peut soit empêcher la présomption de se former en contestant les arguments avancés par le transporteur pour l'étayer, soit prouver que la cause présumée n'est pas la cause réelle du dommage.

149. Dans la première hypothèse, il contestera par des contre-preuves l'existence des éléments nécessaires pour fonder la présomption. Il peut prouver que la première condition, le fait allégué par le transporteur, n'est pas réalisée: que l'emploi d'un véhicule ouvert n'avait pas été convenu, que la marchandise n'était pas de nature à nécessiter un emballage plus important, ou que les opérations de chargement et d'arrimage ont été faites sous la direction du transporteur, etc. Il peut également, tout en admettant ce fait et ce risque, montrer que les circonstances ne permettent pas de supposer l'existence d'un lien de causalité entre le risque allégué et le dommage.

---

85) Contrairement à l'avis de Durand, JCP 1970 II 16360.

150. S'il n'a pu empêcher la présomption de se former, comme seconde hypothèse l'ayant droit peut encore établir par la preuve du contraire que la cause présumée n'est pas, en fait, la cause véritable du dommage, ou du moins pas totalement. Cela lui sera possible soit par la preuve positive de la véritable cause, soit par la preuve négative établissant que le dommage ne résulte pas de la cause présumée.[86)]

Certains tribunaux[87)] exigent que la cause du dommage alléguée par l'ayant droit consiste dans une faute du transporteur; d'autres[88)] considèrent même que seule la preuve d'une faute lourde ou d'un dol peut détruire la présomption de l'article 18, § 2. Cette opinion n'est pas justifiée. En réalité, il suffit que la cause du dommage établie par l'ayant droit ne soit pas l'une des causes exonératoires visées aux paragraphes 2 et 4 de l'article 17. La cause consistera certes très souvent dans des manquements du transporteur, tels que manutention brutale de la marchandise[89)] ou vitesse inadaptée aux particularités du chargement et de la route.[90)] Il est d'ailleurs certain que toute faute du transporteur ayant une relation causale avec le dommage fera tomber la présomption de l'article 18, § 2, partiellement ou entièrement selon l'importance causale de la faute (art.17, § 5). Cependant, le caractère fautif du fait du transporteur est tout à fait secondaire: il suffit que la cause du dommage ne soit pas une cause exonératoire.

151. On a souvent considéré comme fait interruptif du lien de causalité entre le dommage et le risque présenté par l'arrimage, le fait, qualifié de faute, pour le transporteur de n'avoir pas véri-

---

86) Cf. Heuer, p.114; pour la CIM aussi, la preuve négative est admise; cf. Nánássy 1956, art.28, § 2, n.3, p.570, avec d'autres citations.

87) Trib.d'arrond. Roermond 18 nov. 1971, DET 1972, 416; Trib.comm. Anvers 30 avr. 1965, DET 1966, 314; Trib.de gde inst. Offenburg 21 janv. 1968, DET 1971, 283 = VersR 1969, 560.

88) Trib.comm. Liège 3 oct. 1969, JPA 1970, 478; C.d'appel Paris 3 nov. 1970, JDU 1971, 144 = DET 1971, 268.

89) Trib.comm. Anvers 28 mars 1966, DET 1966, 708; C.d'appel Cologne 2 févr. 1972, VersR 1972, 778.

90) C.d'appel Hertogenbosch 21 déc. 1965, JDU 1966, 115.

fié l'arrimage effectué par l'expéditeur, ou de n'avoir pas refusé de prendre le départ tant que l'arrimage ne serait pas amélioré.[91]

Remarquons tout d'abord que la CMR n'impose au transporteur aucune obligation de vérifier l'arrimage et la disposition des marchandises dans le véhicule, lorsque ces opérations sont effectuées par l'expéditeur: l'article 8 ne s'applique pas à l'arrimage et ne fonde d'ailleurs aucune obligation contractuelle.[92] L'article 10 ne s'applique qu'aux dommages subis par le transporteur lui-même, et seulement en raison de défectuosités de l'emballage. Au contraire, même l'article 17 exclut cette précaution de l'obligation générale de diligence du transporteur. Tel est précisément l'objet de son paragraphe 4 c.[93] Celui-ci met à la charge de l'ayant droit les conséquences de défectuosités éventuelles du chargement et de l'arrimage effectués par l'expéditeur. Il n'est dit nulle part qu'il ne doit supporter que les conséquences des défectuosités non apparentes, le transporteur devant déceler et faire réparer celles qui seraient apparentes. Il est d'ailleurs souvent difficile de constater, une fois que le dommage s'est produit, si la défectuosité était apparente au départ ou non. Et si le transporteur devait, pour s'exonérer, apporter la preuve qu'il avait pris au départ toutes les précautions pour déceler et éviter de telles défectuosités, cette condition figurerait certainement à l'article 18 comme celles concernant l'emploi de véhicules aménagés et le transport d'animaux vivants, qui sont aussi une innovation par rapport à la CIM.

---

91) Cf. C.supr. d'Autriche 25 sept.1968, JDU 1971, 271 = DET 1973, 309; C.d'appel Bruxelles 12 mars 1969, JDU 1970, 113 = DET 1969, 931; Trib.comm. Corbeil-Essone 18 avr. 1969, DET 1969, 988; C. d'appel Paris 16 mai 1969, JDU 1970, 127 = DET 1969, 896 = BT 1969, 190; C.d'appel Paris 27 févr. 1970, BT 1970, 111; C.d'appel Colmar 10 juill. 1970, JDU 1971, 137 = BT 1970, 358; C. d'appel Paris 20 févr. 1971, BT 1971, 113; Trib.comm. Paris 21 févr. 1972, BT 1972, 269; Trib. Arnhem 27 nov. 1973, DET 1974, 784 = Schip en Schade 1974, n°64-65. Considèrent au contraire que le transporteur n'a pas à vérifier l'arrimage: Trib.de gde inst. Berlin 12 nov. 1970, DET 1974, 762 = VersR 1971, 635; C. d'appel Saarbrücken 21 nov. 1974, NJW 1975, 500; C.d'appel Paris 27 janv. 1970, BT 1970, 100.

92) Voir plus haut, n°39.

93) Pour la CIM, Loening, p.662.

Cela dit, il n'en reste pas moins que si le transporteur s'est apperçu d'une défectuosité de l'arrimage ou de la disposition de la marchandise, ou qu'un tel défaut tombe sous les sens, il commet une faute s'il n'en rend pas attentif l'expéditeur (ou la personne agissant pour le compte de celui-ci), et ne lui donne pas l'occasion de corriger ces défauts.[94] Exiger du transporteur qu'il refuse de prendre le départ si l'expéditeur refuse de tenir compte de ses réclamations sera dans la plupart des cas excessif.[95] Nous trouvons ici le même principe que celui dégagé à l'article 11, § 2.[96] La preuve que le transporteur avait connaissance des défauts de l'arrimage ou que ceux-ci auraient dû tomber sous les sens incombe à l'ayant droit, de même que celle de l'absence de réaction du transporteur. Le transporteur aura souvent l'occasion de découvrir ces défauts au cours des vérifications effectuées en vertu de l'article 8 ou de vérifications visant la sécurité du transport.

Ce principe s'applique également aux défectuosités de l'emballage et du marquage, ainsi que du nombre des colis pris en charge. L'article 8 n'impose certes pas l'obligation contractuelle de les vérifier, mais si le transporteur avait remarqué une anomalie sans la signaler (ce que l'ayant droit devra prouver), il aura commis une faute faisant obstacle à son exonération.

Domaine d'application des causes privilégiées d'exonération

152. Les causes privilégiées d'exonération ne peuvent être invoquées que pour les dommages à la marchandise ne provenant pas d'un

---

94) Cf. Nánássy 1956, art.27, § 3, n.C 2, p.552, pour lequel le transporteur commet déjà une faute s'il n'a pas vu un défaut tombant sous les sens; Seligsohn, art.28, n.32, p.406, pour lequel le transporteur commet une faute s'il ne signale pas à l'expéditeur un défaut tombant sous les sens.

95) Selon Jent, Rev.suisse d'assurances 38 (1970/1971), 325 (334 s), il suffit que le chauffeur fasse des réserves; si l'expéditeur n'en tient pas compte, le transporteur peut prendre le départ avec l'arrimage tel qu'il est et n'en répond pas envers l'ayant droit.

96) Voir plus haut, n°57.

retard (art.17, § 4).[97] Cela s'explique par le fait que tous les risques envisagés à l'article 17, § 4, menacent directement la marchandise, et non le déroulement du transport. Il est certes possible que l'un des faits énumérés dans cette disposition provoquent un retard; on peut même souhaiter que, remarquant que la marchandise, insuffisamment calée par l'expéditeur, risque de se déplacer ou de s'abîmer, le transporteur interrompe le transport pour demander des instructions[98] ou pour améliorer de sa propre initiative le calage de la marchandise. Il y est même tenu en vertu de l'article 14. Cependant, le lien entre une telle cause et le retard n'est pas assez étroit pour justifier une présomption semblable à celle de l'article 18, § 2. Dans un tel cas, le transporteur ne peut s'exonérer qu'en invoquant l'une des causes non privilégiées.

Remarquons que l'avarie de marchandises périssables provoquée par le retard doit être considérée comme un dommage résultant du retard (art.23, § 5), et non comme un dommage à la marchandise. Le transporteur ne pourra donc s'exonérer qu'en prouvant, selon l'article 17, § 2, qu'il ne répond pas du retard. Le moyen tiré de la nature de la marchandise lui sera dans ce cas refusé.

Partage des responsabilités entre le transporteur et l'ayant droit

153. Il peut arriver que la perte, l'avarie ou le retard soient causés par différents facteurs dont une partie seulement constituent des causes exonérant le transporteur. La responsabilité de celui-ci est alors ramenée à la proportion dans laquelle les facteurs dont il répond encore ont contribué au dommage (art.17, § 5). Ici, seule l'importance causale est prise en considération. Même si

---

97) Jusqu'en 1952, la CIM appliquait les causes d'exonération privilégiées aux "dommages", sans distinction (art.28, § 1, CIM 1933). Selon Nánássy 1943, art.28, § 1, p.372, ce texte ne concernait cependant pas les retards. La conférence de 1952 décida d'adopter cette interprétation et élimina le dépassement du délai de livraison du texte du nouvel article 27, § 3 (Actes 1952, I, p.355 s, 426, 431 ss).

98) L'ayant droit aura ainsi l'occasion de modifier le délai de livraison. Notons que la CIM règle la question en prolongeant automatiquement le délai de livraison (art.11, § 7, CIM).

l'un des facteurs constitue une faute, la gravité de cette faute ne jouera aucun rôle dans le calcul de la responsabilité.[99] Il n'en est autrement que si l'un des facteurs consiste dans un dol du transporteur ou dans une faute grave équivalente au dol (art.29).[100]

---

99) Cf. C.d'appel Munich 27 nov. 1968, DET 1971, 115.

100) Voir plus bas, n°188 ss.

Chapitre 6

LE CALCUL DE L'INDEMNITE

I. INDEMNITE NORMALE

Généralités

154. En compensation de sa sévérité quant à l'établissement de la responsabilité du transporteur, la CMR limite assez strictement le montant des indemnités fondées sur cette responsabilité. Le système de l'indemnisation qu'elle consacre est copié de la CIM, dont la CMR ne diffère que par le montant limite de l'indemnité. La réparation pour la perte ou l'avarie est limitée aussi bien au point de vue du dommage à réparer (seule la perte de valeur de la marchandise et les frais causés par le transport sont remboursés, à l'exclusion de tout autre dommage pécuniaire ou moral), que du point de vue du montant de l'indemnité. La réparation des dommages consécutifs au retard n'est en revanche limitée qu'au point de vue du montant de l'indemnité; le transporteur doit en principe réparer tous les dommages provoqués par le retard, quelle que soit leur nature, mais seulement jusqu'à concurrence d'un montant assez modique, puisque la limite est fixée au montant du prix du transport. A part les intérêts de 5 % que peuvent porter ces indemnités (art. 27), l'article 23, § 6, exclut une indemnité plus élevée.

L'ayant droit ne peut échapper à ces limites que si l'expéditeur a convenu avec le transporteur une clause de déclaration de valeur de la marchandise (art.24) ou d'intérêt à la livraison (art. 26). Toute limitation tombe d'autre part pour les dommages provoqués par le dol ou une faute équivalente du transporteur.

Afin de garantir une application sans faille de ses dispositions limitant la responsabilité du transporteur, la CMR les déclare applicables non seulement à la responsabilité contractuelle du transporteur, mais aussi à la responsabilité extra-contractuelle qu'il encourt éventuellement envers l'ayant droit (art.28).

Valeur de référence de la marchandise

155. Lorsque l'expéditeur n'a pas émis une déclaration d'intérêt à la livraison, et que le dommage n'est pas dû au dol ou à une faute équivalente du transporteur, l'indemnité se limite au remboursement de la valeur de la marchandise perdue ou de la dépréciation de la marchandise avariée, ainsi que des frais de transport correspondants à la valeur perdue.

156. En vertu de l'article 23, § 1, auquel renvoie l'article 25, § 1, pour les avaries, la valeur de référence pour calculer la perte ou la dépréciation est celle qu'avait la marchandise au moment et au lieu de la prise en charge. C'est dire que la réparation ne tiendra pas compte du gain commercial qu'aurait pu rapporter la marchandise, lorsque sa valeur au lieu de destination dépasse celle du lieu de la prise en charge. Elle ne tient pas non plus compte d'une éventuelle perte de valeur due à l'effondrement du cours de la marchandise au lieu de destination.

La valeur de la marchandise se détermine d'après le cours en bourse de marchandises de même qualité au moment de la prise en charge. Si une telle marchandise n'est pas cotée en bourse, la valeur déterminante sera donnée par son prix courant, ou, à défaut, par sa valeur usuelle, au lieu et à l'époque toujours de la prise en charge (art.23, § 2).

Peu importe par ailleurs que la marchandise en question ait été en fait payée moins cher, si rien ne laisse supposer qu'elle était de qualité moindre que la marchandise envisagée pour la valeur de référence.[1] En pratique, le prix de vente de la marchandise transportée, tel qu'il résulte de la facture, est déterminant si personne n'objecte qu'il diffère du prix courant.[2]

---

1) Cf. C.supr. du Danemark 11 nov. 1968, JDU 1971, 304 (compte rendu). De même, Nánássy 1943, art.29, n.3 a α, p.406.

2) Lamy Transport, n°859, p.396; Libouton 1972, n°68, p.402. Cf. C. d'appel Nuremberg 14 juin 1965, DET 1971, 247 = AWD 1965, 339.

Indemnité pour perte

Limitation quant au montant

157. L'indemnité pour perte comporte tout d'abord le remboursement de la valeur de la marchandise manquante. La valeur à rembourser est, nous venons de le voir, celle au lieu et au moment de la prise en charge.

158. L'article 23, § 3, limite le montant de cette réparation à 25 francs-or Germinal[3)] par kilogramme de poids brut manquant.

Le fait que cette disposition parle de poids brut permet de déduire qu'il faut toujours tenir compte de l'emballage dans le calcul de l'indemnité.

Un problème se pose lorsque plusieurs marchandises de valeurs différentes ont été perdues. Selon que l'on compte chaque colis ou lot séparément ou que l'on calcule l'indemnité selon leur poids global, l'indemnité diffèrera car, dans le second cas, il s'effectuera une compensation entre les marchandises à valeur dépassant la limite de l'article 23, § 3, et celles qui restent en-dessous. La CMR ne précise rien à ce propos.

Disons tout d'abord qu'en vertu de la relativité des contrats, si ces marchandises sont transportées sur la base de contrats différents (transport en groupage), le calcul se fera séparément pour chaque contrat.[4)]

A l'intérieur de chaque contrat, en revanche, nous sommes d'avis que seuls le poids global et la valeur globale des marchandises perdues doivent être pris en considération. Le texte de l'article 23, § 3, ne laisse rien entendre d'autre. C'est en outre

---

3) Le franc Germinal est le franc-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

4) C'est ce que prévoyaient expressément certains avant-projets: TRANS/WP 9/Rev.1, art.23, p.18; E/ECE/TRANS/SC 1/130, annexe 2 (Conditions générales établies par l'IRU), art.30, p.9; TRANS/WP 9/22, appendice, art.25, p.16; dans ces textes, la limite porte sur les kilogrammes bruts de toute la marchandise faisant l'objet du contrat de transport. Cf. aussi C.d'appel Paris 10 déc. 1971, JDU 1971, 286 = BT 1972, 19.

la seule façon d'obtenir une indemnité égale lorsque, à poids égal et à valeur égale, l'envoi perdu varie dans sa composition. Elle s'avère aussi équitable pour le transporteur qui, à part égale de la charge utile, pourra toujours compter sur une même indemnité maximale. Il pourra donc, dans la conclusion de ses contrats, prendre uniquement le poids transporté en considération, et non pas, en plus, la composition de l'envoi.

Le fait qu'expéditeur et transporteur puissent exiger chacun l'établissement d'une lettre de voiture par lot ou espèce de marchandise ou par véhicule (art.5, § 2) ne change rien à l'affaire. La lettre de voiture ne fait que constater le contrat, qui existe indépendamment d'elle. Multiplier les lettres de voiture n'équivaut donc pas à multiplier les contrats. Quel que soit le nombre de lettres de voiture, on ne tiendra compte que du poids global et de la valeur globale des marchandises perdues.

Frais à rembourser

159. A la valeur de la marchandise perdue vient s'ajouter le remboursement du prix du transport, des droits de douane et des autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise perdue. Le transporteur doit payer ces frais proportionnellement à la part de manquant en cas de perte partielle, et entièrement en cas de perte totale (art.23, § 4).

Il s'agit des frais ayant un lien étroit avec le transport et qui n'auraient pas été encourus si la marchandise perdue n'avait pas été donnée au transport. Ils comprennent les frais de commission de transport, les frais administratifs et fiscaux dus au déplacement de la marchandise (taxes à l'importation et à l'exportation), les frais d'entretien de la marchandise pendant le transport.[5] A notre avis, le transporteur doit aussi supporter, proportionnellement à la perte, les frais de sauvegarde occasionnés lors de la survenance du dommage.[6] Les frais d'emballage devront égale-

---

5) Cf. Nánássy - Wick, art.31, § 1, n.14, p.212.

6) Voir plus bas, n°165.

ment être remboursés.[7] En revanche, le prix de transports antérieurs ne devrait pas être pris en considération; il se répercute éventuellement sur la valeur de la marchandise à la prise en charge, mais il ne présente autrement aucun rapport avec le transport où s'est produite la perte.

160. Ces frais entrent dans l'indemnité indépendamment du fait qu'il aient été déjà payés ou qu'ils doivent encore l'être, pourvu qu'ils soient restés exigibles malgré la disparition de la marchandise.[8] C'est ce qu'exprime l'article 23, § 4, lorsqu'il parle des frais "encourus".

Nous avons déjà vu[9] que les créances résultant de la lettre de voiture ne sont plus exigibles en cas de perte totale dont répond le transporteur. Celui-ci n'aura donc pas à "rembourser" ces frais. Pour la perte partielle, une solution analogue peut être envisagée si le manquant a pu être évalué avec précision déjà avant la livraison: le transporteur ne pourra alors exiger la part des créances correspondante au manquant.

161. Le remboursement prévu à l'article 23, § 4, n'est pas touché par la limitation à 25 francs-or par kilogramme.[10] Autrement dit, les frais dus au transport ne sont pas considérés comme faisant partie de la valeur perdue de la marchandise. S'ils sont mis à la charge du transporteur, c'est que l'ayant droit n'a pas à supporter les frais d'un transport dont le résultat économique, pour lui, est nul. Il ne s'agit cependant pas non plus de décharger l'ayant droit de tous les frais consécutifs à la perte: doivent être remboursés les frais qui n'auraient pas été encourus si la marchandise perdue n'avait pas été donnée au transport, et non les frais qui n'auraient pas été encourus si la marchandise n'avait pas été perdue.

---

7) Cf. Queen's Bench Div. 20 nov. 1973, DET 1974, 737 = Lloyd's Law Reports 1974, vol.1, 203. Pour Loewe, p.61, les frais d'emballage ne doivent pas être remboursés, car ils ont été faits en vue du transport et non à l'occasion du transport. Cette distinction nous semble trop artificielle.

8) Cf. Nánássy - Wick, art.31, § 1, n.15, , p.212.

9) Voir plus haut, n°72.

10) Lamy Transport,n°859, p.396; Muth, art.23, p.97; Züchner, DB 1965, 59 (61); Rodière, CMR, n°93, p.315; pour la CIM, Nánássy 1943, art.29, n.3 b, p.409.

Indemnité pour avarie

Valeur de référence

162. En cas d'avarie, le transporteur doit payer le montant de la dépréciation de la marchandise. Celle-ci, précise l'article 25, § 1, est calculée d'après la valeur de la marchandise fixée conformément à l'article 23, §§ 1, 2 et 4.

La notion de valeur utilisée à l'article 25 n'est donc pas identique à celle entrant dans le calcul de l'indemnité pour perte. Alors que celle-ci ne comprend que la valeur de la marchandise elle-même, calculée au lieu du départ selon la règle de l'article 23, § 2, la valeur utilisée pour l'avarie comprend également le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport. Cependant, à moins que la valeur ainsi calculée ne dépasse la limite de 25 francs-or, cette différence reste sans importance pratique: la part des frais à rembourser correspond à la dépréciation de la marchandise, tout comme elle correspond, en cas de perte, à la valeur de la marchandise perdue.

Dépréciation

163. L'article 25 ne nous dit pas en quoi consiste la dépréciation. Comme le texte correspondant de la CIM de 1933 (art.32), il permet l'obtention de résultats différents selon l'endroit où l'on se place pour calculer le pourcentage de la dépréciation. Les auteurs de la CMR ont refusé d'adopter un texte semblable à celui de la nouvelle disposition de la CIM de 1952 (art.33),[11] qui prescrivait une seule façon de calculer le taux de dépréciation. Ils donnèrent à ce refus la raison que l'article 25 CMR conduisait à un

---

11) Article 33, § 1, CIM 1952: "En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts. Ce montant est calculé en partant de l'indemnité qui serait due en cas de perte, par application de l'article 31, abstraction faite de la limitation à 100 francs par kg de poids brut manquant, et en appliquant à cette indemnité un coefficient de réduction. Ce coefficient est égal au rapport de la valeur, au lieu de destination, de la marchandise avariée et la valeur qu'aurait eue, en ce même lieu, la marchandise si elle n'avait pas été avariée pendant l'exécution du contrat de transport."

résultat très voisin de celui du nouvel article 33 CIM.[12] A leur réunion de février 1972, ils refusèrent à nouveau de suivre le système de la CIM,[13] qu'ils trouvaient trop compliqué.[14]

Selon l'article 25 CMR, la dépréciation peut être comprise comme la différence entre la valeur déterminée selon l'article 25, § 1, et la valeur à l'état avarié évaluée également au lieu et au moment de la prise en charge, additionnée des frais de transport correspondants. Mais, la marchandise avariée se trouvant en réalité au lieu de destination, on se voit contraint de faire des suppositions quant à sa valeur au lieu et au moment de la prise en charge. La dépréciation peut également se déterminer comme la différence entre la valeur prescrite à l'article 25, § 1, et celle de la marchandise avariée au lieu et au moment de la livraison;[15] cette façon de calculer peut cependant aboutir au refus de toute indemnité lorsque, même additionné des frais de transport, le second chiffre est supérieur au premier; or, comme le but économique des transports est ordinairement d'amener une chose à un endroit où sa valeur est plus grande qu'au point de départ, cette éventualité n'est pas entièrement invraisemblable; pourtant, l'ayant droit aura ressenti bel et bien un dommage.[16]

Enfin, l'indemnité peut être calculée d'après la perte de valeur de la marchandise au lieu de destination. C'est le système de la CIM depuis 1952. A l'instar de Nánássy,[17] nous lui donnons la préférence. Cette solution est logique, car le dommage direct à la marchandise est ressenti là où elle se trouve à la fin du transport. Il correspond à la différence entre la valeur qu'aurait eue la marchandise si elle était arrivée en bon état, et sa valeur effective,

---

12) TRANS/152, n°51 s, p.11 s.

13) L'article 33 CIM a été modifié en 1961; un parallèle a été établi avec le calcul de l'indemnité pour perte, puisque la valeur de la marchandise et les frais de transport sont devenus deux élément séparés; le résultat est cependant le même qu'avec la méthode de la CIM de 1952.

14) W/TRANS/SC 1/438, n°68, p.12.

15) Cette méthode est adoptée par Lamy Transport, n°860, p.396.

16) Sur ces deux possibilités et la possibilité suivante, voir Nánássy 1943, art.32, n.3 I-III, p.432 ss.

17) Nánássy 1943, art.32, n.3, p.435.

à destination également, à l'état avarié.[18] Cependant, la CIM et la CMR veulent tenir compte non pas de la valeur au lieu de destination, mais de la valeur au lieu et au moment de la prise en charge, additionnée des frais occasionnés par le transport. Or, la valeur à destination ne correspond pas à cette somme, puisqu'elle dépend de nombreux autres facteurs tels que la rareté au lieu de destination, la mode, etc. C'est pourquoi la perte de valeur au lieu de destination, telle que nous venons de la décrire, sera utilisée seulement pour trouver le taux de la dépréciation. L'indemnité, la "dépréciation" à rembourser (art.25, § 1), se calcule donc en appliquant à la valeur de la marchandise au départ, telle que la détermine l'article 25, § 1, la relation entre la perte de valeur au lieu de destination et la valeur qu'aurait eue la marchandise en bon état au lieu de destination.

164. Il est possible que seule une partie de la marchandise ait subi une avarie. La dépréciation peut cependant en affecter la totalité, lorsque toutes ses parties sont économiquement liées entre elles au point que l'avarie entraîne la dépréciation du tout. Il faut, dans ce cas, prendre en considération la valeur totale ainsi que la totalité des frais dus au transport.

Lorsqu'au contraire seule une partie de la marchandise est dépréciée, on ne prendra en considération que la valeur de cette partie ainsi que la part proportionnelle des frais de transport correspondant à cette partie.

Frais entrant dans la valeur de la marchandise avariée

165. Il s'agit ici aussi des frais qui n'auraient pas été encourus, si la partie avariée de la marchandise n'avait pas été donnée au transport. Il en sera remboursé la part proportionnelle à la dépréciation, en principe.[19]

Lorsqu'une avarie se produit, une catégorie de frais peut se présenter et poser un problème: les frais nécessaires pour sau-

---

18) Cette dernière valeur correspond au prix de vente si la marchandise avariée a pu être revendue. Sinon, elle peut être déterminée par expertise (cf. Trib.comm. Anvers 7 févr.1974, DET 1974, 504).

19) Nous verrons au numéro suivant que ce principe n'est pas absolu.

vegarder la marchandise et empêcher que l'avarie ne s'aggrave, les frais d'entreposage et ceux du transport de retour, doivent-ils être supportés par l'ayant droit ou par le transporteur?

Nous pensons que la réponse doit être inspirée de l'esprit dans lequel la responsabilité du transporteur est organisée: le transporteur ne répond que des dommages à la marchandise et non de tout dommage subi par l'ayant droit consécutif à l'avarie ou à la perte. Ne doit être remboursée que la valeur perdue de la marchandise; si l'article 23, § 4, y ajoute les frais de transport et les droits de douane, c'est seulement dans la mesure où on peut les inclure dans la valeur au lieu de la livraison. En somme, l'article 25, § 1, vise le remboursement d'une valeur fictive située au lieu de la livraison et composée de la valeur au départ additionnée des coûts dus au déplacement, à l'exclusion de toute autre plus-value.

Les frais de sauvegarde de la marchandise ont eu pour but de limiter la dépréciation au lieu de destination dans la mesure la plus réduite possible. Ils ont été payés pour maintenir la valeur de la marchandise aussi haute que possible, dans l'intérêt aussi bien du transporteur que de l'ayant droit. C'est pourquoi, à notre avis, tous deux devraient les supporter dans la proportion de la dépréciation. Les frais de sauvegarde font donc partie des frais visés à l'article 23, § 4, et de la valeur calculée selon l'article 25, § 1. Quant aux frais qui n'ont pas eu pour but de réduire la dépréciation (transport de retour, expertise), ce sont des frais consécutifs à l'avarie. Ils doivent donc être supportés par l'ayant droit.[20)]

Limitation quant au montant

166. L'indemnité pour avarie est elle aussi soumise à une limitation dans son montant. Lorsque la totalité de la marchandise est dépréciée par l'avarie, l'indemnité ne peut dépasser le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale (art.25, § 2 a). Si seule une partie est dépréciée, l'indemnité est limitée au montant obtenu pour la perte de la partie dépréciée (art.25, § 2 b).

La réparation de l'avarie n'est donc entière que si la dépréciation, c'est-à-dire la perte de valeur (comprise dans le sens

---

20) Cf. article anonyme, TD 1973, 965.

de l'article 23, §§ 1 et 2) additionnée de la part proportionnelle correspondante des frais dus au transport, ne dépasse pas 25 francs-or par kilogramme additionnés des frais entiers occasionnés par le transport de la marchandise dépréciée. Ce système favorise les envois comportant des frais de transport élevés (longs parcours, etc.): plus ces frais sont élevés par rapport à la valeur de départ de la marchandise, et plus la limite de l'indemnité pour avarie sera elevée.

Indemnité pour retard

167. L'indemnisation pour le retard ne connaît pas de limitation quant au dommage à réparer: elle doit couvrir en principe la totalité des dommages subis provoqués par le retard. En revanche, son montant ne peut en principe dépasser celui du prix du transport (art. 23, § 5).

L'ayant droit peut ainsi faire valoir non seulement les dommages pécuniaires dus au fait que le destinataire n'a pas reçu la marchandise au moment prévu. Il peut aussi réclamer une indemnité pour les dommages à la marchandise provoqués par le retard, consistant essentiellement dans l'avarie de marchandises périssables. En effet, l'article 23, § 5, règle spéciale par rapport aux paragraphes précédents du même article,[21)] s'applique à tous les dommages causés par le retard et exclut l'application des dispositions générales sur l'indemnisation des avaries et des pertes. Les règles sur le calcul de la dépréciation et de la valeur de la marchandise (art.23, §§ 1 à 4, art.25) sont inapplicables aux avaries et aux pertes causées par le retard. L'ayant droit peut donc en principe réclamer réparation pour la totalité du préjudice qu'ont entraîné ces pertes et avaries.

168. Cette responsabilité étendue du transporteur est compensée par la limite assez basse de son montant. Celui-ci ne peut dépasser le montant du prix du transport. On peut reprocher au critère choisi, le prix du transport, de n'être sans aucun rapport avec l'importance réelle du préjudice subi. En effet, le prix du transport dé-

---

21) Voir plus haut, n°111.

pend ordinairement de la distance à parcourir et du poids de la marchandise, qui sont sans influence sur les conséquences du retard. Cependant, une limitation selon la valeur de la marchandise, telle que la connaissait le Règlement suisse concernant les transports par chemin de fer et par bateau jusqu'en 1967,[22] ne serait pas plus logique. L'importance du préjudice dépend surtout des engagements et des projets de l'ayant droit, et non de la valeur de la marchandise ou de la distance à parcourir. Contrairement au dommage à la marchandise, le dommage dû au retard ne peut être évalué à l'avance par le transporteur et n'obéit pas à une règle générale. On ne peut donc trouver de critère satisfaisant, correspondant à l'importance du préjudice. Le critère du prix du transport en vaut un autre. On peut même dire qu'il correspond à la rémunération du transporteur et qu'il est juste de priver celui-ci de sa rémunération s'il n'a pas livré en temps utile. Cependant, il s'agit aussi d'indemniser un lésé. Or une somme égale au prix du transport sera souvent bien inférieure au préjudice subi.[23] Certes, l'expéditeur peut convenir, contre un supplément de prix, une déclaration d'intérêt à la livraison (art.26), qui permettra d'élever la limite de l'indemnité. Mais le risque du retard est peut-être supporté par le destinataire, et l'expéditeur ne connaît pas nécessairement l'importance du dommage que subira le destinataire. Il aurait donc été souhaitable, à notre avis, d'adopter une limite plus élevée. On aurait pu, comme dans la CIM, limiter l'indemnité au double ou au triple du prix du transport.

Intérêts de l'indemnité

169. L'ayant droit peut encore réclamer les intérêts de son indemnité. L'article 27 les fixe à 5 % par an, à partir du jour de la réclamation écrite adressée au transporteur. Il s'agit de la même réclamation écrite que celle visée à l'article 32, § 2,[24] qu'il ne

---

22) Cf. Meylan, p.123 ss.

23) Cf. C.d'appel Saarbrücken 10 févr. 1971, VersR 1972, 757 = OLGZ 1972, 27; en raison du retard, l'ayant droit avait dû payer 35 000 DM de droits de douane supplémentaires, car une nouvelle loi douanière venait d'entrer en vigueur.

24) Voir plus bas, n°214.

faut en aucun cas confondre avec les réserves de l'article 30. S'il n'y a pas eu de réclamation écrite, l'indemnité porte intérêts à partir du jour de la demande en justice.

II. MODIFICATION CONVENTIONNELLE DE LA LIMITE DE RESPONSABILITE

Généralités

170. Les articles 23 et 25 limitent assez étroitement l'indemnisation due à l'ayant droit par le transporteur, aussi bien quant à son montant que quant à la nature du dommage à réparer. C'est pourquoi les articles 24 et 26 prévoient la possibilité pour l'expéditeur d'écarter conventionnellement ces limites par une déclaration de valeur de la marchandise ou une déclaration d'intérêt à la livraison. Ils lui permettent de fixer lui-même une limite plus large, mais n'impliquent ni une modification de l'étendue de la responsabilité du transporteur (fixée aux articles 17 ss), ni une dispense de prouver l'existence et l'importance du dommage invoqué.

Déclaration de valeur de la marchandise (art.24)

171. Une telle déclaration modifie la limite fixée par l'article 23, § 3, à 25 francs-or par kilogramme de poids brut manquant. C'est dire qu'elle ne porte effet que dans les cas visés par l'article 23, § 3, qui sont la perte et l'avarie dues à une autre cause qu'au retard.

L'expéditeur d'une marchandise dont la valeur excède 25 francs-or par kilogramme peut s'assurer, par une déclaration de la valeur réelle de la marchandise, que le dommage éventuel à la marchandise sera entièrement couvert par l'indemnité. En contrepartie, le transporteur peut exiger un prix de transport plus élevé.

172. La valeur déclarée n'est toujours qu'un montant plafond. Elle ne fonde ni le droit à une indemnité forfaitaire, ni celui à une réparation des dommages excédant la perte de valeur de la marchandise, tels que le bénéfice manqué ou le tort moral.

La valeur de la marchandise et le montant de sa dépréciation continuent à se calculer selon les règles des articles 23 et

25. Si la valeur ou la dépréciation ainsi calculées n'atteignent pas le montant déclaré, l'ayant droit n'obtiendra que le remboursement de la valeur calculée selon les articles 23 ou 25, ainsi que la part correspondante des frais de transport. C'est pourquoi l'expéditeur n'aura jamais intérêt à déclarer une valeur fictive supérieure à la valeur réelle de la marchandise. On peut en revanche imaginer qu'il préfère déclarer une valeur légèrement inférieure ne couvrant que partiellement le dommage excédant les 25 francs-or par kilogramme, pour éviter que le prix du transport ne soit trop élevé.

173. La déclaration de valeur ne porte effet que si elle figure sur la lettre de voiture. Selon les travaux préparatoires, il s'agit là d'une condition de forme essentielle.[25] L'accord du transporteur est nécessaire: l'expéditeur ne peut imposer une déclaration de valeur contre sa volonté.[26] Le transporteur est libre d'élever le prix du transport en fonction de la déclaration de valeur, mais ceci n'est évidemment pas une condition de validité.[27]

174. Remarquons que l'article 24 ne prévoit pas la possibilité de déclarer une valeur inférieure au montant de l'article 23, § 3. L'expéditeur ne pourra pas, pour obtenir une réduction du prix du transport, déclarer une valeur inférieure à ce montant et éventuellement inférieure à la valeur réelle de la marchandise. La CMR n'interdit certes pas au transporteur d'adapter le prix de ses transports à la valeur de la marchandise, et en particulier de pratiquer des prix plus bas lorsque la valeur réelle est inférieure à 25 francs-or par kilogramme brut. Cependant, elle ne lui permet pas de limiter sa responsabilité à un montant inférieur à 25 francs-or. Cela constituerait une convention dérogeant aux articles 23 à 25, interdite en vertu de l'article 41.

Déclaration d'intérêt spécial à la livraison (art.26)

175. Une perte ou une avarie de la marchandise entraîne ordinairement un préjudice qui dépasse la simple perte de valeur de cette

25) TRANS/WP 9/11, art.24, p.63.

26) Cf. W/TRANS/SC 1/438, n°65, p.12.

27) TRANS/WP 9/11, art.24, p.63.

marchandise: gain manqué, coûts de réparation et autres frais, peuvent s'élever à un montant important. De plus, un retard peut facilement provoquer un dommage dont l'importance dépasse le montant du prix du transport. Il suffit de penser à l'obligation de payer une peine contractuelle à l'acheteur de la marchandise, où à l'avarie d'une marchandise périssable due au retard.

Contre ces risques, que ne couvrent pas les règles ordinaires d'indemnisation (art.23, 24, 25), l'expéditeur peut se garantir et garantir le destinataire par une déclaration d'intérêt à la li - vraison. Il s'agit d'une somme limite représentant le préjudice que craint de subir l'ayant droit malgré les indemnisations prévues aux articles 23 à 25.

Ici, de nouveau, le montant déclaré n'est qu'un plafond et non un forfait. L'ayant droit doit donc prouver l'existence et l'importance aussi bien du dommage couvert par l'indemnité ordinaire que du dommage supplémentaire.

176. Comme la déclaration de valeur, la déclaration d'intérêt à la livraison doit être inscrite dans la lettre de voiture pour être valable. Elle doit recevoir l'accord du transporteur, qui peut fixer en contrepartie un supplément de prix du transport. De plus, une déclaration d'intérêt à la livraison ne peut porter effet pour le retard que si un délai précis de livraison avait été fixé(art.26).

177. En ce qui concerne les dommages à la marchandise, la déclaration d'intérêt à la livraison permet à l'ayant droit d'obtenir l'indemnisation du préjudice qu'il subit en plus de la perte de valeur de la marchandise. Ce préjudice peut consister aussi bien dans un gain manqué ou des frais causés par la perte ou l'avarie, que dans un dommage moral.[28)]

La déclaration d'intérêt à la livraison porte-t-elle également sur une perte de valeur non couverte par les indemnités des articles 23, 24 et 25? Autrement dit, englobe-t-elle une déclara-

---

28) Cf. W/TRANS/SC 1/355, add. 6, art.26, p.27.

tion de valeur et dispense-t-elle de faire une telle déclaration séparément? Etant donné que la CMR, contrairement à la CIM et à la CV, distingue entre déclaration de valeur et déclaration d'intérêt à la livraison, il faut admettre que non. La déclaration de valeur déplace la limitation d'indemnité de l'article 23 uniquement quant au m o n t a n t ; elle ne porte que sur la perte de valeur de la marchandise. La déclaration d'intérêt à la livraison, elle, déplace la limitation de l'article 23 quant à la n a t u r e du préjudice à réparer, et elle en fixe le montant maximum. Le "dommage supplémentaire" dont parle l'article 26, § 2, doit être d'une autre nature que la perte de valeur.[29] Cette disposition ne vise pas t o u t dommage non couvert par le montant des indemnités des articles 23, 24 et 25, mais seulement les dommages d'une autre nature.

178. Pour ce qui est du retard à la livraison, une déclaration d'intérêt n'a comme effet que celui de déplacer la limite du montant de l'indemnité fixée par l'article 23, § 5. On ne peut pas réellement dire que la déclaration donne droit à une indemnité supplémentaire, couvrant un dommage supplémentaire, puisque déjà l'article 23, § 5, est appelé à couvrir tout préjudice provoqué par le retard, quelle que soit sa nature.

III. ACTIONS EXTRA-CONTRACTUELLES

179. La CMR a pour objet de régler la responsabilité du transporteur, fondée sur le contrat de transport, envers la personne tirant ses droits du contrat. Il s'agit donc d'une responsabilité contractuelle. Or certains ordres juridiques, dont celui de la Suisse, admettent en cas d'inexécution ou de mauvaise exécution d'un contrat le concours de deux sortes d'actions: le créancier a le choix entre une action contractuelle et, si l'inexécution ou la mauvaise exécution présente les caractères d'un acte illicite, une action délictuelle contre son cocontractant.

L'article 28 précise donc que lorsqu'une perte, une avarie ou un retard, peuvent donner lieu à une action extra-contractuelle,

---

29) Cf. Heuer, p.125, n.400.

le transporteur peut opposer à celle-ci, aussi bien qu'à une action contractuelle, les dispositions de la CMR qui excluent sa responsabilité ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.

Sans l'extension de ces dispositions à la responsabilité extra-contractuelle du transporteur, l'ayant droit aurait pu tenter, dans les Etats connaissant cette possibilité, d'éluder les limitations de la responsabilité contractuelle en invoquant, pour les mêmes faits (perte, avarie ou retard), la responsabilité délictuelle du transporteur.

180. La perte, l'avarie ou le retard peuvent engager non seulement la responsabilité contractuelle (et éventuellement délictuelle) du transporteur, mais aussi la responsabilité délictuelle des personnes chargées d'exécuter le contrat de transport, si le dommage provient de leur acte illicite. Ici encore, l'article 28, § 2, empêche l'ayant droit de réclamer à ces auxiliaires les indemnités qu'il n'aurait pas reçues du transporteur: si leur responsabilité est mise en cause, les personnes dont répond le transporteur en vertu de l'article 3 peuvent également se prévaloir des dispositions qui limitent l'étendue et le montant de la responsabilité du transporteur. Il ne s'agit pas seulement d'appliquer aux indemnités dues par les auxiliaires les mêmes limitations qu'à celles dues par le transporteur, mais aussi d'empêcher que le total des indemnités obtenues par l'ayant droit ne dépasse le montant qu'il aurait obtenu en vertu de la seule responsabilité contractuelle du transporteur. En effet, les auteurs de la CMR ont voulu consacrer la même règle que celle de l'article 25 A, al.2, de la CV selon le Protocole de La Haye, bien qu'ils aient refusé d'adopter pour l'article 28, § 2, un texte inspiré de l'article 25 A CV.[30)]

181. L'article 28 n'interdit pas de mettre en cause la responsabilité extra-contractuelle du transporteur ou de ses auxiliaires. Il ne fait que les soumettre aux dispositions de la CMR qui excluent la responsabilité du transporteur ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues. Il n'affecte donc ces responsabilités que relativement à leur étendue et à leur montant.

---

30) TRANS/WP 9/35, n°72, p.19.

La CMR est à ce sujet plus précise, plus restrictive même, que les articles 24, al.1, et 25 A, al.1, CV selon le Protocole de Guatémala,[31] et l'article 40 CIM.[32] Ceux-ci prévoient que les actions en responsabilité ne pourront être exercées que dans les c o n d i t i o n s et dans les limites prévues par la convention.[33] L'article 28 CMR parle des dispositions qui excluent la responsabilité ou qui déterminent ou limitent les indemnités.

Voyons quelles sont les dispositions visées par l'article 28 CMR: les dispositions excluant la responsabilité sont les articles 17 et 18, et l'article 22, § 2, relatif à la destruction de marchandises dangereuses. Il faut y inclure aussi l'article 30, § 3, qui soumet l'action pour retard à un délai de forclusion. En revanche, les dispositions sur la preuve du dommage et sur la prescription ne doivent pas être considérées comme excluant la responsabilité du transporteur: elles ne font qu'organiser la mise en cause de cette responsabilité.[34] Quant aux dispositions qui déterminent ou limitent les indemnités dues, ce sont évidemment les articles 23 à 27.

182. L'article 28 ne s'applique qu'aux réclamations extra-contractuelles pour perte, avarie ou retard. Telle était aussi la solution de l'article 24 CV avant la révision de Guatémala, et de l'article 40 de la CIM de 1961. Cependant, les conférences de Guatémala et de Berne (1970) ont étendu les effets de ces articles à "toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit"

---

31) L'article 25 A CV, Protocole de La Haye, ne fait qu'appliquer à la responsabilité des préposés les règles de l'article 22, qui déterminent le montant de l'indemnité.

32) Une disposition correspondante à celle des articles 24, 25 A CV et 28 CMR ne fut introduite dans la CIM (art.40) qu'à la conférence de révision de 1961.

33) Le terme de "conditions" est interprété restrictivement par Nánássy - Wick (art.40, n.5, p.236) et comprend selon ces auteurs les causes d'exonération, l'étendue de la responsabilité et la répartition du fardeau de la preuve. Guldimann (art .24, n.8, p.141) l'interprète au contraire très extensivement.

34) L'article 28 ne porte pas sur les règles de prescription, mais l'article 32, § 1, conduit au même résultat puisqu'il applique les règles de prescription de la CMR à toutes les actions relatives aux transports soumis à la CMR; cf. W/TRANS/SC 1/438, n° 79, p.14.

(l'article 40 CIM 1970 précise encore: "dans tous les cas régis par la présente Convention"). Il serait souhaitable que l'article 28 CMR subisse une évolution analogue. En effet, à côté de la responsabilité pour perte, avarie ou retard, la CMR règle encore d'autres responsabilités du transporteur: en vertu de l'article 11, § 3, celui-ci répond comme un commissionnaire de la perte ou de l'utilisation inexacte des documents de douane et administratifs qui lui ont été confiés, si ces documents ont été mentionnés dans la lettre de voiture. Sa responsabilité est limitée au montant qui serait dû en cas de perte de la marchandise concernée par le document en question. Comme l'article 28 ne vise pas cette responsabilité, l'ayant droit à qui la législation le permet pourra éluder cette limitation en attaquant le transporteur ou ses auxiliaires sur le plan extra-contractuel. Il en est de même pour l'inexécution de la clause de remboursement. Cette lacune entraîne une différence de traitement considérable selon que la législation appliquée admet ou non le concours des actions contractuelles et extra-contractuelles. Il est probable que cette différence disparaisse dès que les pays signataires de la CMR se seront décidés à modifier la CMR. A elle seule, cependant, elle n'a pas été jugée assez importante pour justifier l'ouverture d'une conférence de révision.[35)]

183. Remarquons enfin que l'article 28 s'applique uniquement aux réclamations extra-contractuelles émanant de l'ayant droit, c'est-à-dire d'une personne possédant déjà l'action contractuelle contre le transporteur. D'autres lésés, tels que le propriétaire de la marchandise endommagée, ne possédant pas d'action fondée sur le contrat de transport, ne pourront pas se voir opposer les limitations consacrées par la CMR s'ils intentent une action délictuelle contre le transporteur ou ses auxiliaires.[36)] L'ayant droit, ayant conclu le contrat ou y ayant adhéré, a accepté les limitations imposées par la CMR pour les réparations. L'article 28 veut éviter qu'il ne puisse tourner ces limitations en exerçant une action extra-contractuelle. Il n'a pas voulu, en revanche, limiter les réparations dues éventuellement à des personnes étrangères au contrat, qui n'ont pas eu l'occasion d'accepter les règles de la CMR et le risque de perte qu'elles comportent.

---

35) W/TRANS/SC 1/438, n°78, p.13.

36) Cf. Heuer, p.118; C.d'appel Paris 11 juin 1974, BT 1974, 319.

IV. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR EN CAS DE DOL OU DE FAUTE EQUIVALENTE AU DOL

Principe

184. Le transporteur répond des dommages survenus pendant le transport, quelle que soit leur cause (art.17, § 1), à l'exception d'un nombre limité de causes exonératoires. Pour compenser cette étendue assez vaste de la responsabilité, le chapitre IV de la CMR restreint l'obligation de réparer le dommage (art.21, 23 ss) et donne au transporteur certains moyens privilégiés de défense (art. 18, § 2).

L'article 29 fait cependant tomber cette protection du transporteur, lorsque la cause du dommage consiste dans un acte dolosif ou une faute du transporteur considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol. Ici, non seulement la cause est connue et imputable au transporteur, mais encore elle consiste dans un acte particulièrement répréhensible qui justifie une responsabilité illimitée du transporteur.

185. L'article 29 ne précise pas à quels dommages il s'applique. Etant donné qu'il exclut seulement les dispositions du chapitre IV favorables au transporteur, il ne peut s'agir que des dommages visés par ces dispositions: la perte, l'avarie de la marchandise, le retard et l'inexécution de la clause de remboursement. De plus, puisque selon l'article 11, § 3, l'indemnité due par le transporteur pour la perte ou l'utilisation inexacte des documents de douane et autres, ne peut dépasser celle qu'il aurait due pour perte de la marchandise, l'article 29 s'applique aussi au maximum de cette indemnité. Les effets du dol ou de la faute équivalente pour le chef de responsabilité de l'article 12, § 7, sont déterminés quant à eux par le droit national applicable.

Dol

186. L'article 29 ne définit pas le dol. Partout cependant, le dol consiste en tout cas dans la volonté de nuire: l'auteur veut l'acte dommageable et il veut le dommage. C'est le dol par excellence, la limite supérieure de cette notion. Certains systèmes juridi-

ques admettent aussi des degrés moindres, et considèrent aussi comme dol la volonté de commettre l'acte dommageable accompagnée soit de l'acceptation de ses conséquences éventuelles (dol éventuel), soit de l'indifférence quant à ces conséquences malgré la conscience de leur probabilité (w i l f u l l m i s c o n d u c t du droit anglais). Une délimitation nette vers le bas est cependant sans importance pour l'application de l'article 29 CMR, puisqu'il donne les effets du dol aux fautes jugées équivalentes au dol selon la loi de la juridiction saisie. Le problème est donc reporté à la définition de cette notion de faute.

Faute équivalente au dol

187. Lorsqu'en 1956 les pays signataires adoptèrent le texte de la CMR, des efforts avaient déjà été accomplis pour unifier la notion de l'acte ou du comportement justifiant une responsabilité illimitée. Ainsi, pour la Convention de Varsovie, le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955 avait remplacé les termes de dol et de faute équivalente au dol de l'article 25 CV par la notion d'acte ou d'omission "fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement".

La CMR n'a cependant pas tenu compte de ces efforts. En effet, ses auteurs repoussèrent la proposition anglaise, présentée au dernier moment, de remplacer la notion de dol ou de faute équivalente par une description inspirée de celle du Protocole de La Haye. De nombreux délégués se prononcèrent "pour le maintien de la mention du dol".[37] Tout au long des travaux préparatoires, les auteurs de la CMR avaient eu en vue de faire intervenir la responsabilité illimitée dans les cas de dol et de faute lourde du transporteur. Etant donné que la notion de faute lourde était étrangère au droit anglais, on avait cependant préféré utiliser les termes plus vagues de la Convention de Varsovie de 1929, ceux de "faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol".[38]

---

37) TRANS/WP 9/35, n°73, p.19. Ces délégués sont ceux de la Belgique, la France, l'Italie, les Pays-Bas, la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et la Yougoslavie.

38) Cf. TRANS/WP 9/11, art.25, p.12 et 63; E/ECE/TRANS/SC 1/79, art. 25, p.17; W/TRANS/WP 9/38, n°29, p.5; TRANS/152, n°55, p.12.

Une dernière tentative d'unification fut esquissée après le rejet de la proposition anglaise: le délégué autrichien proposa dans la même séance de fixer dans un protocole une définition des termes de dol et de faute équivalente. Cette tentative échoua immédiatement en raison de la diversité des acceptions données à ces termes dans les législations continentales. On préféra s'en tenir à la rédaction du projet, qui devint donc définitive.[39)]

Ce regard jeté sur le passé nous enseigne qu'en adoptant la rédaction de l'article 25 CV de 1928, les auteurs de la CMR ne voulaient emprunter à cette convention que sa terminologie, et non sa solution de fond. C'est pourquoi on ne peut pas reprendre au sujet de l'article 29 CMR la controverse que suscita l'ancien article 25 CV. Selon certains avis, l'article 25 CV constituait une abdication de la convention en faveur des solutions nationales. On avait eu en fin de compte l'intention d'assimiler la faute lourde au dol, mais étant donné que la notion de faute lourde était étrangère au droit anglais, on avait préféré que chaque législation détermine elle-même quelle est la faute équivalente au dol. D'autres au contraire rappellent que, vers la fin des travaux préparatoires à Varsovie, le délégué anglais avait insisté pour qu'on remplace la notion de dol (dans le projet, seul le dol faisait tomber les limitations à la responsabilité du transporteur aérien) par la notion plus large de w i l l f u l l m i s c o n d u c t , courante en droit anglais. Cette notion couvre non seulement le dol du droit continental, mais aussi la faute consciente ou par négligence commise dans l'indifférence quant à ses conséquences possibles.[40)] Le terme de faute équivalente au dol fut alors adopté à l'unique fin de désigner, faute d'expression plus satisfaisante, les éventualités de la w i l f u l l m i c o n d u c t non couvertes par la notion de dol.[41)]

En ce qui concerne l'article 29 CMR, l'interprétation ne peut aller que dans le sens de la première opinion: la CMR renonce à unifier la définition des actes et omissions faisant tomber les limites de la responsabilité. Ces actes et omissions pourront en tout cas consister dans un dol, mais aussi dans toute faute que la

---

39) TRANS/WP 9/35, n°73, p.19.

40) Voir les définitions rapportées par Guldimann,art. 25, n.8, p.148.

41) Pour plus de détails, voir Sesseli, p.50 ss.

législation du for considérera comme devant entraîner les mêmes conséquences que le dol.

C'est ainsi que la plupart des pays continentaux appliqueront l'article 29, à côté des cas où le dommage aura été provoqué avec une intention dolosive, à ceux de la faute lourde, dite aussi faute grave. En droit suisse, "commet une faute grave quiconque viole une règle élémentaire de prudence qui, dans les mêmes circonstances, se serait imposée à tout homme raisonnable".[42)]

Effets du dol ou de la faute équivalente

188. Lorsque le dommage provient de son dol ou d'une faute équivalente, le transporteur perd la protection des dispositions du chapitre IV qui excluent sa responsabilité ou la limitent, ou qui renversent le fardeau de la preuve. La CMR semble être bien sévère envers le transporteur, si on la compare avec la CV ou avec la CIM. La CV de 1928 (art.25) n'écartait que les dispositions (à vrai dire de la convention entière) excluant ou limitant sa responsabilité, le Protocole de La Haye (art.25) seulement celles limitant cette responsabilité. La CIM exclut la limitation de la responsabilité quant au préjudice et lève la limitation quant au montant, au double des maxima en cas de faute grave, entièrement en cas de dol (art.37).[43)]

Voyons si le transporteur routier est de ce fait plus durement traité que ses confrères des transports aériens et ferroviaires.

189. Il faut remarquer tout d'abord que la responsabilité illimitée ne s'applique qu'au dommage lié par un rapport de causalité avec le dol ou la faute équivalente. La CMR ne va pas jusqu'à refuser toute protection au transporteur coupable de tels manquements. Les dommages dus à d'autres causes sont réparés normalement, selon les règles du chapitre IV.[44)]

---

42) Engel, p.319, et jurisprudence citée à cet endroit.

43) Avant la révision de 1962, la responsabilité pour dol connaissait la même limite que la responsabilité pour faute grave.

44) Cf. C.d'appel Munich 27 nov. 1968, DET 1971, 115.

Il ne peut d'autre part s'agir que de dommages dont répond en principe le transporteur en vertu des article 17, § 1, et 21, c'est-à-dire d'une perte ou d'une avarie s'étant produite entre la prise en charge et la livraison, d'un retard ou de l'inexécution de la clause de remboursement. Il faut y ajouter encore la perte ou l'utilisation inexacte des documents douaniers et administratifs confiés au transporteur (art.11, § 3). A part ce dernier cas, l'existence du dommage doit être prouvée par l'ayant droit selon les règles, et avec les restrictions, de l'article 30. Sont encore à prouver le dol ou la faute équivalente du transporteur, et leur rapport de causalité avec le dommage. Le transporteur a également la possibilité d'établir que le dommage a été provoqué non pas par son dol, mais par une des causes de l'article 17, §§ 2 et 4. A ce stade, la présomption de l'article 18, § 2, joue théoriquement en sa faveur, mais la tâche de l'ayant droit est justement de la renverser, ou du moins de prouver que le dol est une des causes du dommage (art.18, § 2).

Une fois prouvé le lien de causalité entre le dol et le dommage, l'article 29 entre en application. Le transporteur ne peut plus se prévaloir des dispositions suivantes:

190. 1°) Dispositions excluant sa responsabilité: le transporteur ne peut plus invoquer l'une des causes de l'article 17, §§ 2 et 4, pour demander un partage de la responsabilité. C'est dire que l'article 17, § 5, devient sans objet, ainsi que la présomption de l'article 18, § 2. On peut aussi imaginer que le transporteur ne pourra se prévaloir du fait qu'il n'avait pas, au départ, eu connaissance de la nature dangereuse de la marchandise si, dolosivement, il renonce aux moyens les plus modérés pour rendre la marchandise inoffensive et la détruit immédiatement (art.22, § 2). Dans ce cas précis, la présomption de l'article 22, § 1, 2^{e}phrase, devient également sans objet.

191. 2°) Dispositions renversant le fardeau de la preuve: les seules dispositions de ce genre existant dans le chapitre IV sont celles de l'article 18, § 2, et de l'article 22, § 1, 2^{e}phrase. Nous avons déjà vu qu'elles étaient rendues sans objet, du fait que le transporteur ne peut plus se prévaloir des causes d'exonération sur lesquelles portent ces présomptions.

L'inapplicabilité des dispositions excluant la responsabilité et renversant le fardeau de la preuve consiste donc pratiquement dans l'impossibilité pour le transporteur d'invoquer l'une des causes exonératoires comme cause concurrente du dommage auquel son dol a contribué. Son dol ou sa faute équivalente sont considérés comme l'élément causal prépondérant, seul à entrer en considération pour le calcul de la responsabilité.

192. 3°) Dispositions limitant sa responsabilité: les limitations de l'étendue de la responsabilité ont été déjà éliminées sous le terme de dispositions excluant la responsabilité. L'article 29 fait encore tomber les limitations quant à la nature du préjudice à réparer et quant au montant de la réparation. Ce sont celles posées par les article 23 à 28. Le transporteur qui a causé par son dol ou sa faute grave un dommage à la marchandise ou un retard, ou qui n'a pas perçu un remboursement, doit réparer la totalité du préjudice ressenti par l'ayant droit, y compris le gain manqué et tout autre préjudice commercial, ceci sans aucune limite quantitative. L'ayant droit peut également réclamer des intérêts plus élevés que les cinq pour cent de l'article 27, § 1, s'il prouve qu'ils sont justifiés. Enfin, il va de soi que l'article 28 est lui aussi touché par l'application de l'article 29, et que toute limitation de la responsabilité extra-contractuelle tombe également en cas de dol ou de faute équivalente du transporteur.

Chapitre 7

INTERVENTION D'AUTRES PERSONNES DANS L'EXECUTION DU CONTRAT

I. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR POUR LES ACTES ET OMISSIONS DE SES AUXILIAIRES ET PREPOSES

Règle générale

193. Dans le cadre de la CMR, le transporteur, c'est-à-dire la personne qui s'est engagée envers l'expéditeur à effectuer le transport, répond non seulement de ses propres actes et omissions, mais aussi de ceux de ses préposés et de ses autres auxiliaires à l'exécution du transport, lorsqu'ils agissent dans l'exercice de leurs fonctions (art.3).

Sont donc attribués au transporteur les actes et omissions non seulement des ses propres employés, mais aussi de ses représentants, de ses agents, des transitaires et des autres transporteurs, dont il utilise les services pour l'exécution du transport en question. Il ne s'agit cependant que de personnes qui n'ont pas adhéré au contrat de transport. Lorsqu'un contrat est exécuté par plusieurs transporteurs qui y adhèrent aux conditions de l'article 35, la responsabilité de chacun de ces transporteurs pour les actes et omissions des autres est réglée par le chapitre VI (art.34-40) sur les transporteurs successifs, et non par l'article 3.

194. Le transporteur répond de ses préposés et autres auxiliaires en vertu de l'article 3, seulement lorsqu'ils agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Cette responsabilité est donc beaucoup plus large que s'il s'agissait des actes et omissions commis dans l'exécution du contrat en question. Mais il ne faut pas oublier que cette responsabilité n'est engagée que pour l'application des règles de la CMR (art.3).

Le champ d'application de l'article 3 est par ailleurs plus étroit que s'il s'était agi des actes et omissions d'auxiliaires et

préposés commis à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions.[1] Ainsi, le transporteur ne répond pas du vol de la marchandise par l'un de ses préposés ou auxiliaires. Il ne répond pas non plus du dommage à la marchandise causé au cours d'une promenade de plaisance que le préposé ou l'auxiliaire aurait faite avec le véhicule chargé.

Le transporteur ne répond pas exactement dans la même mesure des actes et omissions de ses préposés et de ceux de ses autres auxiliaires. Envers un client déterminé, il répond des premiers pour n'importe quelle activité comprise dans le cadre de leurs fonctions; en ce qui concerne les autres auxiliaires, en revanche, il répond uniquement de ceux qui exécutent le contrat passé avec ce client. Si la marchandise de ce client est endommagée par un auxiliaire étranger à l'entreprise du transporteur et chargé de l'exécution d'un autre contrat, le transporteur n'en sera pas responsable, alors qu'il aurait répondu de ce dommage s'il avait été causé par l'un de ses préposés.

195. Dans ces limites, les actes et omissions des préposés et auxiliaires engagent la responsabilité contractuelle du transporteur. L'article 3 ne se prononce pas sur la responsabilité délictuelle du transporteur, lorsque les actes et omissions des auxiliaires et préposés constituent des actes illicites. En effet, l'article 3 ne concerne que les cas d'application de la CMR, qui règle uniquement la responsabilité contractuelle. L'article 28, § 1, ne peut être concerné par l'article 3, car il n'est qu'une règle spéciale fixant l'étendue du champ d'application de certaines règles de la CMR lorsque, en vertu des dispositions du droit national applicable, la responsabilité délictuelle du transporteur est engagée envers son cocontractant. C'est donc au droit national de déterminer à quelles conditions le transporteur répond délictuellement des actes illicites de ses préposés et auxiliaires. Si ces conditions sont réunies, il n'en répondra alors que dans les limites imposées par l'article 28.

---

1) Cf. Helm, p.37; Muth, art.3, p.45; Heuer, p.165 s.

Dans le cadre de sa responsabilité contractuelle en revanche, le transporteur répond même du dol ou de la faute équivalente de ses préposés et auxiliaires, comme s'il les avait commis lui-même (art.29, § 2).

196. L'article 3 ne préjuge en rien des pouvoirs de représentation des préposés et auxiliaires. Ceci ressort déjà de la restriction qu'il contient: "...lorsque ces préposés ou ces personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions". Ces fonctions ne sont pas déterminées par la CMR, qui ne désigne pas non plus les personnes pouvant conclure des contrats au nom du transporteur et à quelles conditions.[2)] Ainsi, il faudra recourir à d'autres réglementations pour savoir si un préposé ou un auxiliaire a valablement conclu un contrat de transport au nom du transporteur, et s'il a pu valablement aggraver la responsabilité de celui-ci en acceptant une clause de déclaration de valeur (art.24) ou d'intérêt à la livraison (art.26).

Dol ou faute équivalente des auxiliaires et préposés

197. En vertu de l'article 29, § 2, le transporteur répond de façon illimitée non seulement de son propre dol ou de sa faute équivalente, mais aussi de ceux de ses préposés et des autres personnes dont il a utilisé les services pour l'exécution du contrat. Il faut cependant que ces préposés et auxiliaires aient commis le dol ou la faute dans l'exercice de leur fonctions, et non simplement à l'occasion de cet exercice.

Les préposés et autres auxiliaires attaqués personnellement en responsabilité, se voient eux aussi retirer la protection des limitations et exclusions du chapitre IV. L'article 28, § 2, perd donc lui aussi son application.

?) Cf. W/TRANS/SC 1/355, Add.6, p.17 s; W/TRANS/SC 1/438, n°26, p.7.

II. TRANSPORTEURS SUCCESSIFS

Adhésion au contrat

198. Il peut arriver qu'un transport soit effectué non pas d'un bout à l'autre par un seul transporteur, mais par plusieurs transporteurs successifs. Les relations entre les parties et celles des transporteurs entre eux peuvent différer selon la combinaison contractuelle choisie.

L'expéditeur peut conclure lui-même un contrat distinct avec chacun des transporteurs successifs, portant sur le seul trajet devant être couvert par ce transporteur. Chaque transport partiel forme alors un tout. A la fin d'un transport partiel, le transporteur (ou éventuellement le transitaire) qui remet la marchandise au transporteur suivant agit en tant que représentant de l'expéditeur, c'est-à-dire de la personne ayant conclu le contrat de transport devant encore être exécuté; le transporteur suivant (ou éventuellement un transitaire) joue pour le transport partiel déjà exécuté le rôle de destinataire, également pour le compte de l'expéditeur.

L'expéditeur peut également ne conclure qu'un seul contrat avec le premier transporteur, portant uniquement sur la partie du parcours couverte par celui-ci; il charge le premier transporteur de conclure le contrat suivant avec le transporteur qui effectuera le trajet suivant, et ainsi de suite. L'expéditeur a donc conclu un contrat de transport et, de plus, un contrat de commission de transport. Le premier transporteur joue le rôle d'expéditeur dans le contrat suivant en tant que commissionnaire de transport. Eventuellement, le transporteur réexpédie la marchandise simplement au nom de l'expéditeur, et non en tant que commissionnaire.

Dans les deux cas ci-dessus, chacun des transports partiels est international ou interne selon qu'il comporte ou non le franchissement d'une frontière.

Le transport entier peut aussi faire l'objet d'un contrat unique entre l'expéditeur et un seul transporteur s'engageant à faire parvenir la marchandise à son lieu de destination finale. A

moins que l'expéditeur n'ait exigé une exécution personnelle de son cocontractant, le transporteur peut confier l'exécution, entière ou partielle, à un ou plusieurs sous-traitants. Ici, deux explications sont possibles.

Ou bien il conclut un contrat séparé avec son sous-traitant, et reste ainsi envers l'expéditeur le seul responsable pendant tout le transport; il répond comme des siens propres des actes et des omissions des sous-traitants, ses auxiliaires, en vertu de l'article 3 CMR. Chaque contrat de sous-traitance peut également être soumis à la CMR, s'il remplit les conditions de l'article 1er.

Ou bien les autres transporteurs interviennent en adhérant au contrat conclu entre le transporteur principal et l'expéditeur. C'est cette dernière éventualité que règle le chapitre VI (art.34 à 40) de la CMR. La particularité de cette combinaison est que chaque transporteur partiel assume la responsabilité de l'exécution du transport total (art.34). Remarquons que le chapitre VI ne s'applique qu'à un transport entièrement routier, le véhicule routier qui contient la marchandise pouvant être, cependant, chargé pour une partie du parcours sur un autre moyen de transport (cf.art.2).

199. Selon l'article 34, chacun des transporteurs successifs devient partie au contrat par l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture.[3] Il est alors lié aux conditions fixées dans cette dernière. C'est par l'addition de ces deux acceptations, et non par un simple accord de volontés, que les transporteurs successifs adhèrent au contrat. Examinons ces deux conditions de l'adhésion.

Le transporteur subséquent doit avoir accepté la lettre de voiture. Faut-il en conclure qu'en l'absence de lettre de voiture une adhésion de transporteurs successifs est impossible? Il semble que oui, vu l'histoire de l'article 34: jusqu'au dernier avant-projet, l'acceptation de la marchandise seule suffisait, si le sous-

3) Du document TRANS/WP 9/35, n°86, p.24 on apprend que ces deux conditions sont nécessaires pour qu'il devienne partie au contrat. Cf. aussi Loewe, p.22. Dans les projets antérieurs, il devenait partie au contrat par l'acceptation seule de la marchandise, pourvu qu'il ait su ou dû savoir que le transport total était régi par un contrat unique.

traitant avait ou devait avoir connaissance du contrat portant sur le transport global. Dans la session du Groupe de travail spécial du 12 au 19 mai 1956, les Pays-Bas et l'IRU proposèrent que les sous-traitants ne puissent s'engager aux conditions du contrat global, soumis à la CMR, qu'en portant leurs nom et adresse sur le second exemplaire de la lettre de voiture. Cette proposition fut repoussée, mais on adopta la solution intermédiaire de la rédaction actuelle.[4)]

En l'absence de lettre de voiture, donc, un sous-traitant ne peut intervenir qu'en tant qu'auxiliaire du transporteur principal. Le contrat qui le lie à celui-ci est soumis soit au droit national, soit à la CMR, selon que le transport partiel est interne ou international. Le transporteur principal reste alors le seul responsable envers l'ayant droit. Il ne tient d'ailleurs qu'à lui d'éviter cette situation en exigeant l'établissement d'une lettre de voiture.

Par la nécessité de l'acceptation de la lettre de voiture, on a cherché à protéger les sous-traitants: ils ne peuvent s'engager envers l'expéditeur pour la totalité du transport, et selon les règles rigoureuses de la CMR, que sur le vu d'un document sûr et aux conditions énoncées dans celui-ci.

Le transporteur subséquent doit encore avoir accepté la marchandise. Il ne s'agit pas d'une prise en charge matérielle, qui ferait de l'adhésion du transporteur subséquent un contrat réel, mais d'un acte analogue à l'acceptation de la marchandise par le destinataire. Avant cette acceptation, le transporteur subséquent n'est lié en aucune façon envers l'expéditeur. S'il refuse la marchandise et provoque ainsi un retard, seul le transporteur principal et les autres transporteurs ayant adhéré au contrat en répondront envers l'ayant droit. Lui-même ne répond de son refus qu'envers le transporteur principal et uniquement selon le rapport juridique qu'ils avaient créé entre eux au sujet du transport partiel.

200. Chaque transporteur ayant adhéré au contrat répond de l'exécution du transport total. En particulier, chacun répond envers

---

4) TRANS/WP 9/35, n°86, p.24.

l'ayant droit de la perte, du retard ou de l'avarie qui se sont produits entre le moment de la prise en charge par le premier transporteur et celui de la livraison au destinataire. Cependant, seul le premier transporteur est responsable de l'absence de la clause Paramount (art.7, § 3).[5] Les transporteurs successifs sont tous soumis au régime de la CMR, qui leur consacre d'ailleurs les règles spéciales de articles 35 à 40.

201. L'article 35 vise l'établissement de preuves. Selon cette disposition, le transporteur qui accepte la marchandise remet au transporteur précédent un reçu daté et signé. Ce reçu établit le moment de la prise en charge, qui est aussi celui de la décharge du transporteur précédent. Le nouveau transporteur porte son nom et son adresse dans le deuxième exemplaire de la lettre de voiture, qui informera ainsi l'ayant droit sur l'identité de ses partenaires. Enfin, il peut le cas échéant, apposer sur le reçu et sur la lettre de voiture des réserves analogues à celles de l'article 8. Puisque les transporteurs successifs sont responsables solidairement envers l'ayant droit, ces réserves n'ont d'effet qu'envers les transporteurs précédents et non envers l'ayant droit.[6] Les mentions de la lettre de voiture ont pour le nouveau transporteur, aussi bien dans ses relations avec l'ayant droit (auxquelles l'article 9 s'applique directement) que dans celles avec les autres transporteurs (art.35, § 2), la force probante déterminée à l'article 9.

Légitimation passive

202. L'article 36 restreint pour l'ayant droit le nombre des transporteurs ayant la légitimation passive dans les actions relatives aux pertes, avaries et retards. Certes, chaque transporteur partiel répond entièrement du dommage; l'article 36 précise bien que, sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception, chacun des transporteurs partiels peut se voir demander par l'ayant droit la réparation du dommage subi. Mais une action directe de l'ayant

---

5) Loewe, p.79.

6) Loewe, p.8o.

droit pour perte, avarie ou retard n'est, elle, permise que contre le premier transporteur, le dernier transporteur ou celui qui a exécuté la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait cause du dommage.[7] L'action peut être dirigée contre un seul ou contre plusieurs de ces transporteurs, à l'un des fors prévus à l'article 31, § 1.

Le ou les transporteurs attaqués peuvent présenter toutes les défenses que leur offre la CMR, en particulier les articles 17 et 18. Mais le premier et le dernier transporteur doivent alors opposer des causes d'exonération qui ne se sont généralement pas produites sur leur propre parcours. Le cas échéant, le transporteur attaqué aura donc intérêt à faire intervenir celui dans le trajet duquel le dommage a été provoqué.

Pour les autres causes de responsabilité fondées sur la CMR, l'article 36 ne précise pas quel transporteur peut être attaqué. Il sera d'ailleurs toujours facile de savoir lequel des transporteurs aurait dû percevoir le remboursement (art.21) ou exécuter les instructions de l'ayant droit (art.12, § 7); le responsable de la perte des documents douaniers (art.11, § 3) peut déjà être plus difficile à découvrir si plusieurs transporteurs se sont déjà succédé avant le passage à la douane.

De toutes façons, on peut déduire de l'article 34 et du silence de l'article 36 que, mis à part les cas de perte, d'avarie ou de retard, l'ayant droit pourra s'adresser à n'importe lequel des transporteurs partiels.

Répartition interne de la responsabilité

203. Les articles 37 à 40 règlent les rapports entre les transporteurs, lorsqu'une indemnité a été versée à l'ayant droit en vertu de la CMR.

La répartition interne de la responsabilité part du prin-

---

7) On voit ici l'importance des vérifications et des réserves incombant à chaque transporteur partiel, qui permettent de découvrir le moment de la survenance du dommage, ou du moins d'éliminer les transporteurs qui ont exprimé des réserves, de la liste des responsables.

cipe que c'est au transporteur par le fait duquel a été causé le dommage de supporter l'indemnité (art.37 a). Lorsque le dommage est dû au fait de plusieurs des transporteurs, ceux-ci se répartissent la charge de l'indemnité proportionnellement à leur part de responsabilité, ou, si une évaluation des responsabilités est impossible, proportionnellement à la part de rémunération du transport qui revient à chacun (art.37 b). Enfin, si l'on ne peut déterminer quels sont les transporteurs responsables, la charge de l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs dans la proportion fixée sous la lettre précédente (art.37 c). Il ne peut logiquement s'agir que de la seconde des clefs de répartition proposées, c'est-à-dire proportionnellement aux parts de rémunération du transport.

Il ne suffit pas, comme dans le système adopté à l'article 17, que le dommage se soit produit dans le trajet d'un transporteur pour l'en rendre seul responsable, s'il ne prouve pas l'existence d'une cause exonératoire. Dans les rapports entre transporteurs, ne répond du dommage que le transporteur qui l'a causé par son fait. Peu importe que ce fait soit fautif ou non. Peu importe également que le dommage se soit produit sur son propre parcours ou non. Cependant, une preuve positive de la causalité n'est pas nécessaire. Cela ressort de la lettre c) de l'article 37. On ne peut pas admettre, en effet, que l'article 37 envisage une alternative entre, d'une part, les cas où l'on connaîtrait positivement les transporteurs auteurs du dommage (art.37, a et b) et, d'autre part, ceux où l'on ne les connaîtrait pas positivement (art.37, c). L'article 37 aurait alors des conséquences bizarres: l'article 37 c répartirait la charge de l'indemnité et des coûts entre tous les transporteurs successifs, sans en libérer ceux qui peuvent prouver qu'ils ne sont pour rien dans la survenance du dommage. L'exemple le plus éclatant est celui des transporteurs ayant pris en charge la marchandise après la constatation du dommage.[8] Un tel traite-

8) L'article 49, § 1 c, CIM est plus complet: "s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs."

ment des transporteurs étranger à la cause du dommage rendrait sans objet la disposition de l'article 35 sur les réserves à porter dans la lettre de voiture: un transporteur avisé refuserait d'adhérer au contrat lorsque la marchandise est déjà endommagée, puisque même des réserves ne le protègeraient pas contre l'obligation de payer une partie de l'indemnité. Les auteurs de la CMR ont déclaré vouloir adopter les solutions de la CIM au sujet de la répartition de l'indemnité.[9] C'est pourquoi il faut considérer que l'article 37 c ne s'applique que lorsqu'aucun des transporteurs successifs n'a pu prouver qu'il n'a pas causé le dommage. Dans le cas contraire, il faut considérer que, faute de preuve positive établissant quel transporteur a causé le dommage, les responsables selon l'article 37 a et b sont ceux qui n'ont pas pu prouver qu'ils ne l'ont pas causé.

L'article 9 CMR permet de présumer que le dommage s'est produit sur le trajet du dernier transporteur à avoir pris la marchandise en charge sans réserves, à moins qu'il ne s'agisse d'un dommage non apparent. Peut-on aller plus loin et présumer que le transporteur sur le parcours duquel le dommage s'est produit, est l'auteur du dommage? L'article 37 n'offre aucun motif pour poser une telle règle. La solution dépendra dans chaque cas de la nature du dommage et de ses auteurs possibles.

204. La part d'indemnité d'un transporteur insolvable est prise en charge par tous les transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à leur rémunération. Ici donc, même les transporteurs étrangers à la cause du dommage sont appelés à contribution (art.38).

205. La répartition interne de la responsabilité proposée par la

---

9) TRANS/WP 9/11, art.32-34, p.72. Les auteurs déclarent dependant diverger de la solution de la CIM en ceci que, "quand il n'est pas possible de prouver que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs transporteurs, l'indemnité due est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part de la rémunération qui revient à chaque transporteur". A notre avis, cette réserve ne se rapporte qu'au mode de répartition de l'indemnité, et non à la désignation des transporteurs concernés.

CMR est de droit dispositif. En vertu de l'article 40, "les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 37 et 38". En revanche, quel que soit le mode de répartition, les dispositions sur le recours contre les transporteurs responsables, fixées à l'article 39, ne peuvent pas être modifiées contractuellement.

206. Le transporteur contre lequel un recours est formé ne peut pas contester l'indemnité payée à l'ayant droit, que ce soit dans son montant ou dans son bien fondé, si elle a été payée en vertu d'une décision de justice et que le transporteur avait été informé du procès et avait eu la possibilité d'y intervenir (art.39, § 1). Le transporteur recherché en justice par l'ayant droit a donc intérêt à dénoncer l'instance à tous les transporteurs susceptibles de faire l'objet d'un recours.

207. Le droit de recours se prescrit selon les mêmes règles que les actions principales fondées sur le transport.[10] Seul le point de départ de la prescription diffère (art.39, § 4): la prescription part du jour du jugement définitif accordant une indemnité à l'ayant droit, ou du jour du paiement effectif de l'indemnité si celle-ci n'a pas été fixée par décision de justice.

208. Le for compétent pour exercer un recours est celui de la résidence habituelle ou du siège principal de l'un des transporteurs visés par le recours, ou le for de la succursale ou de l'agence de ce transporteur par l'entremise de laquelle le contrat a été conclu. Il ne s'agit pas ici de la conclusion du contrat principal avec l'expéditeur, mais de l'acte d'adhésion à ce contrat (art.39, § 2). D'autres fors légaux ou conventionnels sont également possibles, puisque l'article 39, § 2, ne prévoit que la p o s s i b i l i t é des fors qu'il énumère. Cependant, ils ne peuvent exclure ceux posés par l'article 39, § 2. Le recours peut être dirigé en une seule et même instance contre tous les transporteurs intéressés. Cette disposition est plus souple que celle de l'article 51, § 2, CIM, pour lequel le recours doit obligatoirement

---

10) Voir plus bas, n^{os}211 ss.

être formé dans une seule instance et s'éteint contre les chemins de fer n'y ayant pas été assignés.

Les règles de l'article 31, § 3 et 4, sur l'exécution des jugements fondés sur le contrat principal dans les pays contractants s'appliquent également aux jugements portés sur les recours entre transporteurs successifs (art.39, § 3).[11)]

11) Voir plus bas, n^{os}217 ss.

Chapitre 8

ACTIONS FONDEES SUR LE TRANSPORT

I. QUALITE POUR AGIR CONTRE LE TRANSPORTEUR

209. La CMR ne détermine pas la qualité pour agir dans les actions contre le transporteur. Le texte français du chapitre IV parle de l'"ayant droit", le texte anglais du "claimant" ou "person entitled to make a claim", sans jamais préciser s'ils désignent par là l'expéditeur ou le destinataire. Le problème ne se pose pas, tant que le destinataire n'a pas adhéré au contrat. Jusqu'à ce moment, l'expéditeur est le seul à pouvoir tirer des droits du contrat de transport. Après l'adhésion, il s'agit de savoir si l'expéditeur perd sa légitimation active en même temps que son droit de disposition ou s'il la conserve en concours avec le destinataire.

Notons tout d'abord que l'article 13, § 1, 2^{e}phrase, donne au destinataire le droit de faire valoir, en son propre nom vis-à-vis du transporteur, les droits qui résultent du contrat, lorsque la perte de la marchandise est établie ou que la marchandise n'est pas arrivée au délai convenu ou dans un délai raisonnable.[1] Il serait cependant faux de déduire a c o n t r a r i o de cette disposition que le destinataire ne peut pas invoquer en son propre nom la responsabilité du transporteur pour avaries à la marchandise. L'article 13, § 1, 2^{e}phrase, ne fait que déterminer à quel moment le destinataire acquiert le droit d'adhérer au contrat, lorsque les faits qui normalement font naître ce droit (arrivée de la marchandise à destination ou réception du premier ou du second exemplaire de la lettre de voiture) ne se sont pas produits.[2] Cette disposition détermine à quel moment le destinataire devient créancier du transporteur, mais elle n'a pas pour but de resteindre sa légitimation active.

---

1) Cette disposition se trouve également dans la CIM (art.16, § 4) et dans la CV (art.13, § 3).

2) Cf. Voigt, DVZ 1974, n^{o}95, p.8; C.d'appel Saarbrücken 21 novembre 1974, NJW 1975, 500.

Par ailleurs, la CMR n'a pas repris la disposition de l'article 42, § 3, CIM, selon laquelle l'expéditeur perd sa qualité pour agir au moment de l'adhésion du destinataire. La CMR n'exclut donc pas la possibilité d'un concours d'actions entre l'expéditeur et le destinataire.

210. La doctrine et la jurisprudence de France, d'Allemagne, de Belgique, du Danemark et des Pays Bas, s'appuyant généralement sur le droit national, refusent de lier la qualité pour agir au droit de disposition. Elles reconnaissent à l'expéditeur, aussi bien qu'au destinataire, le droit d'agir en raison de dommages à la marchandise ou du retard, dans la mesure du moins où l'expéditeur supporte ce dommage, par exemple lorsque la marchandise voyageait à ses propres risques.[3)]

La doctrine suisse, au contraire, considère que la qualité pour agir est liée au droit de disposition ou, pour parler en termes de créance, au droit de recevoir la livraison. Sitôt que le destinataire adhère au contrat, la légitimation active de l'expéditeur s'éteint avec son droit de disposition et son droit à la livraison.[4)]

II. PRESCRIPTION

Délai

211. En-dehors du délai de forclusion de l'article 30, § 3, qui ne

3) Rodière, CMR, n°100, p.326; Libouton 1972, n°33 et jurisprudence belge et hollandaise citée; C.d'appel Bruxelles 5 décembre 1968, DET 1969, 958 = JPA 1970, 8; Trib.comm. Bruxelles 22 juin 1973, DET 1974, 330 = BT 1974, 252; Trib.comm. Anvers 6 sept. 1974, DET 1975, 253; C.supr. Danemark 5 mars 1971, JDU 1971, 302 (compte-rendu); C.féd. d'Allemagne 10 avr. 1974, DET 1975, 83 = NJW 1974, 1614 = AWD 1974, 348 = MDR 1974, 733; C.d'appel Dusseldorf 13 janv. 1972, DET 1973, 620 = VersR 1973, 178 = DVZ 1973, n°1.

4) Gautschi, art. 447, n.15 c, p.272; Oser - Schönenberger, art.447, n.7, p.1632; Rehsteiner, p.77; Hafner - Goll, art. 457, n.3a, p.261; Schneider - Fick - Morlot, art.447, n.3, p.857. De même, pour l'Allemagne, Voigt, DVZ 1974, n°95, p.8; C.d'appel Saarbrükken 21 novembre 1974, NJW 1975, 500: ce dernier arrêt se base sur le texte allemand de la CMR, qui traduit à tort le terme d'ayant droit par celui de V e r f ü g u n g s b e r e c h t i g t e r .

concerne que le retard, la durée des actions reposant sur les transports soumis à la CMR est réglée par l'article 32. Cet article a la même structure que l'article 47 CIM mais, beaucoup moins détaillé, il présente des problèmes d'interprétation que son modèle avait su éviter.

La CMR n'échappe pas à la règle, partout admise en droit des transports, que les actions tirées d'un transport doivent s'éteindre rapidement afin que le transporteur ne se trouve pas longtemps sous la menace d'un litige et ne doive s'efforcer de conserver ses moyens de preuve pendant des périodes prolongées. Certaines réglementations de transport protègent le transporteur en premier lieu par un délai de forclusion long seulement de quelques jours et provoquant l'extinction complète de l'action de l'ayant droit, si celui-ci n'a pas signalé en bonne et due forme le dommage au transporteur à l'intérieur de ce délai. La CMR ne connaît un tel délai que pour les dommages dûs au retard. Elle laisse pour le reste le transporteur à la merci d'une réclamation aussi longtemps que l'action de l'ayant droit n'est pas prescrite. C'est pourquoi le délai de prescription est, lui, limité à la période assez courte d'un an, ou de trois ans en cas de dol (art.32, § 1). L'action prescrite ne peut plus être exercée, pas même sous forme d'action reconventionnelle ou d'exception (art.32, § 4).

212. Ces délais ne concernent pas seulement les actions fondées sur les règles de la CMR. En vertu de l'article 32, § 1, ils s'appliquent à toutes les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la CMR. Le champ d'application semble ainsi extrêmement vaste, mais il faut y apporter tout de suite une restriction: les délais ne peuvent concerner que les actions entre les p a r t i e s à un contrat de transport soumis à la CMR (ayant droit et transporteurs, mais aussi transporteurs successifs entre eux, en vertu de l'article 39, § 4) ainsi qu'entre l'ayant droit et les préposés et auxiliaires du transporteur.

Cela découle déjà du second alinéa de l'article 32, § 1: le point de départ de la prescription est en principe le jour de la conclusion du contrat de transport, sauf règles spéciales concernant les dommages à la marchandise et le retard. On ne voit pas, d'une part, pourquoi un tel point de départ s'appliquerait à des actions émanant de personnes tierces telles que le propriétaire de

la marchandise n'ayant pas participé au contrat. D'autre part, on peut dire qu'une action d'un tiers, lésé au cours d'un accident survenu pendant le transport, ne se fonde pas sur le transport lui-même, mais sur un fait totalement contingent au transport.

A l'intérieur de cette limite, le délai de prescription s'applique à toute action, aussi bien aux actions fondées sur la CMR qu'à celles fondées sur le droit national, aux actions pour perte, avarie ou retard qu'à celles pour inexécution, aux actions en paiement du prix du transport[5] ou en remboursement du prix payé en trop,[6] aux actions extracontractuelles, qu'elles soient délictuelles[7] ou non.[8]

Point de départ de la prescription

213. En-dehors des actions pour perte, avarie ou retard, le délai court à partir de l'expiration d'un intervalle de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport (art.32, § 1 c). Cette règle n'offre pas de difficultés et a toujours été appliquée sans contestation.

Dans les actions pour perte partielle ou retard, le délai court à partir du jour de la livraison (art.32, § 1 a). Le cas échéant, on comptera comme livraison le déchargement de la marchandise par le transporteur en vertu de l'article 16, § 2, s'il a vraiment eu l'intention de mettre fin au transport par ce déchargement.

En cas de perte totale, une livraison n'a pas pu avoir lieu. Le délai court donc du trentième jour après l'expiration du délai

---

5) Cf. Trib.d'arrond. Amsterdam 24 mai 1972, RDU 1974 II 229 = Schip en Schade 1972, n°8.

6) Cf. C.féd.d'Allemagne 18 février 1972, RDU 1973 I 264 = DET 1972, 858 = NJW 1972, 1003.

7) Cf. Trib.de gde inst. Hambourg 2 octobre 1972, VersR 1973, 28 = VW 1973, 121.

8) Cf. C.d'appel Nuremberg 26 novembre 1974, NJW 1975, 501; ce tribunal déclara prescrite en vertu de l'article 32, § 1, une action du transporteur en remboursement de l'avance d'impôts sur l'importation qu'il avait accordée à l'ayant droit; l'obligation de remboursement de l'ayant droit était une obligation légale. Nous pensons cependant avec Loewe, p.71, qu'en l'espèce l'action n'était pas basée sur le transport et que l'article 32 CMR n'aurait pas dû être appliqué.

de livraison conventionnel ou, en l'absence d'une telle convention, du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur (art.32, § 1 b). Ces points de départ correspondent aux moments à partir desquels l'ayant droit peut considérer la marchandise comme perdue en vertu de la présomption de l'article 20, § 1.

Le jour indiqué comme point de départ n'est en aucun cas compris dans le délai (art.32, § 1).

Suspension et interruption

214. La suspension et l'interruption de la prescription sont régies par la loi de la juridiction saisie (art. 32, § 3). La CMR s'est cependant réservé un point important: quelles que soient les dispositions nationales, la prescription est suspendue par les réclamations écrites adressées au transporteur. La suspension dure jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit en restituant les pièces qui y étaient jointes (art.32, § 2). Cette disposition tire son origine de l'article 46, § 3, CIM 1952 (article 47, § 3, CIM actuelle).

La réclamation écrite visée ici est la même que celle mentionnée à l'article 27, § 1. Son pendant ferroviaire est la réclamation administrative des articles 41, 47, § 3, CIM. Une réclamation écrite ne porte pas nécessairement sur un dommage à la marchandise ou un retard, mais elle est toujours adressée au transporteur par l'ayant droit. Elle doit indiquer quel droit celui-ci veut faire valoir; le transporteur doit pouvoir en apprendre quelle prestation on attend de lui et pour quelle cause.[9] Il n'est cependant pas nécessaire d'indiquer le montant réclamé.[10] La réclamation ne peut évidemment émaner d'un tiers au contrat[11]. Seule une réclamation de l'ayant droit ou de son successeur (par exemple son assureur subrogé)[12] peut suspendre la prescription. Encore faut-il qu'elle ait

9) Cf. C.d'appel Cologne 25 septembre 1968 (2 U 28/68), non publié.

10) Cf. C.d'appel Dusseldorf 13 janvier 1972, DET 1973, 620 = VersR 1973, 178; Trib.Amsterdam 13 mars 1974, Schip en Schade 1974, n° 77.

11) Cf. C.d'appel Francfort 2 décembre 1969, OLGZ 1970, 335; Trib. de gde inst. Hambourg 2 octobre 1972, VersR 1973, 28 = VW 1973, 121

12) Cf. Trib.comm. Anvers 7 février 1974, DET 1974, 504.

été adressée au transporteur ou éventuellement à l'assureur de celui-ci. Une réclamation faite à l'adresse de l'assureur de la marchandise ne peut suspendre la prescription.[13)]

Le délai de prescription ne reprend son cours qu'au moment et dans la mesure où le transporteur a repoussé par écrit la réclamation et a rendu à l'auteur de celle-ci les pièces qui y étaient jointes. Tant que cette seconde condition n'est pas remplie la prescription reste suspendue,[14)] car l'ayant droit ne dispose pas des pièces lui permettant d'entreprendre d'autres mesures contre le transporteur. Il a été jugé d'ailleurs que la restitution de ces pièces n'était pas indispensable pour faire repartir le cours de la prescription, si elles n'étaient pas nécessaires à l'ayant droit pour exercer son action. Ainsi, lorsque le transporteur n'a reçu que des copies des pièces justificatives, le délai de prescription repart dès qu'il a repoussé la réclamation; la restitution des copies n'est pas nécessaire, puisque l'ayant droit dispose des originaux.[15)]

Une fois que la prescription a repris son cours, une nouvelle réclamation ayant le même objet ne peut plus la suspendre à nouveau (art.32, § 2).

215. L'article 32, § 2, n'envisage que le cas de réclamations contre le transporteur; il ne s'applique donc qu'aux actions exercées contre le transporteur, et non à celles de celui-ci contre l'ayant droit.[16)] Il s'applique également aux recours entre transporteurs successifs, en vertu de l'article 39, § 4. Cette inégalité de traitement entre transporteur et ayant droit est elle aussi empruntée à l'article 47,§ 3, CIM. Elle se justifie dans les transports ferroviaires par le fait que l'administration des chemins de fer a toujours besoin d'un certain temps pour traiter les réclamations administratives qui lui sont adressées.[17)] Remarquons que dans les transports ferroviaires internationaux il y a forcemént au moins deux compa-

---

13) Cf. Trib.comm. Anvers 18 juin 1968, JDU 1969, 161 = DET 1968, 1237.

14) Cf. C.d'appel Toulouse 26 mars 1969, DET 1971, 131.

15) Cf. C.d'appel Celle 13 janv. 1975, RIW/AWD 1975, 163; Loewe, p.76.

16) Cf. C.féd. d'Allemagne 28 févr. 1975, NJW 1975, 1075 = RIW/AWD 1975, 291.

17) Nánássy 1953, art.45, § 3-4, n.4, p.548.

gnies ferroviaires en cause, ce qui n'est pas le cas dans les transports routiers. On peut se demander si une telle inégalité de traitement entre transporteur et ayant droit se justifie dans les transports routiers, où les administations sont beaucoup plus petites. Certes une enquête du transporteur recherché auprès de ses sous-traitants ou des autres transporteurs successifs peut durer un certain temps. Cependant, une remarque de M. Loewe lors de la réunion spéciale pour la CMR des 14 au 16 février 1972[18)] laisse entendre que, du moins actuellement, la protection de l'ayant droit seul n'est plus l'unique visée. Selon M. Loewe, il s'agit de protéger chacune des parties contre les mesures dilatoires de l'autre, but qu'il estime atteint de façon plus adéquate par la disposition actuelle que par une prorogation de la prescription décidée d'un commun accord par les parties, proposée par le délégué suédois. D'après son point de vue, l'article 32, § 2, s'appliquerait donc aussi bien aux actions du transporteur contre l'ayant droit qu'à celles de l'ayant droit contre le transporteur.

Effets du dol ou de la faute équivalente sur la prescription

216. En cas de dol ou de faute considérée équivalente au dol par la loi de la juridiction saisie, le délai de prescription n'est plus d'un an, mais de trois ans. (art. 32, § 1). Peu importe à quelle occasion le dol ou la faute ont été commis, tant qu'ils l'ont été par celui qui pourrait se prévaloir de la prescription. L'article 32, § 1, ne vise donc pas seulement le dol ou la faute équivalente ayant provoqué le dommage envisagée par l'article 29.

III. FOR, PROCEDURE, COOPERATION JUDICIAIRE

217. L'article 31, § 1, fixe les juridictions compétentes pour décider de tout litige auquel donne lieu un transport soumis à la CMR. Il faut préciser ici comme au sujet de la prescription qu'il ne s'agit que des litiges entre les parties au contrat et ceux impliquant les auxiliaires du transporteur.

---

18) W/TRANS/SC 1/438, n°94, p.16. L'interprétation du représentant de la Norvège semble aller dans le même sens, cf. n°91, p.15.

Les juridictions normalement compétentes sont, au choix:
- celle du pays sur le territoire duquel le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal, ou sa succursale ou agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu (art.31, § 1 a),
- celle du pays sur le territoire duquel se trouve le lieu de la prise en charge de la marchandise (art.31, § 1 b),
- celle du pays sur le territoire duquel se trouve le lieu prévu pour la livraison (art.32, § 1 b).

A l'intérieur des pays désignés, la juridiction compétente r a t i o n e m a t e r i a e et r a t i o n e l o c i est celle déterminée par l'ordre juridique de ces pays.

Les parties peuvent convenir encore d'autres fors, à condition qu'ils se trouvent dans un Etat contractant de la CMR (art.31, § 1). Ces fors conventionnels ne peuvent que venir s'ajouter à ceux fixés par la CMR, et non les exclure. Le demandeur aura donc toujours la possibilité de saisir l'une des juridictions de l'article 31, § 1 a et b, même si le contrat désignait un for différent.

Par cette combinaison, la règle de l'article 31, § 1, cherche à concilier deux buts. D'une part, elle favorise l'application de la CMR en n'autorisant de fors conventionnels que dans les pays signataires. D'autre part, elle favorise l'expéditeur ou le destinataire demandeur en lui permettant d'agir soit dans un lieu proche de son domicile (§ 1 b), soit au contraire au lieu où le transporteur possède des biens (§ 1 a). Cette protection de l'ayant droit risque d'ailleurs d'être obtenue au détriment du premier but: l'application de la CMR. En effet, les fors de l'article 31, § 1 a et b peuvent très bien se situer dans un Etat non contractant:[19] non seulement le défendeur peut avoir son siège principal, sa résidence ou l'établissement où fut conclu le contrat, dans un Etat non contractant, mais encore le lieu de départ ou de livraison peuvent se trouver eux aussi dans un Etat non contractant, en vertu de l'article premier CMR.

218. Les paragraphes suivants de l'article 31 posent certaines règles qui auraient plutôt place dans un traité d'exécution ou de

---

19) Voir plus haut, n°13.

coopération judiciaire. Craignant que tous les Etats contractants n'aient pas conclu entre eux de tels traités, les auteurs de la CMR ont préféré poser eux-même des règles spéciales à ce sujet. Comme la CMR permet de nouvelles adhésions sans que l'accord des Etats contractants soit nécessaire (art.42), certains Etats contractants ont objecté qu'ils pourraient se voir obligés d'exécuter des jugements d'Etats avec lesquels ils auraient refusé de conclure un traité d'exécution. Cet inconvénient a cependant été jugé minime par rapport à la sécurité et aux avantages pratiques que présente l'article 31.[20)]

219. L'article 31, § 2, interdit d'intenter action une seconde fois, si le même litige est déjà porté devant une juridiction compétente selon le paragraphe premier, ou qu'il ait déjà fait l'objet d'un jugement dans une telle juridiction. Une seconde action est cependant permise, si le jugement porté sur la première ne peut être exécuté dans le pays où la seconde est intentée. Etant donné que les jugements prononcés dans un Etat contractant sont exécutoires dans tous les autres Etats contractants (art.31, § 3), la possibilité d'une seconde action ne peut donc se présenter que si l'une des deux est portée à un for d'un Etat non contractant. Notons que l'article 31, § 3, interdit qu'un jugement prononcé dans un Etat contractant soit révisé quant au fond dans un autre de ces Etats, par exemple à l'occasion d'une procédure d'exequatur.

L'article 31, § 4, précise qu'il faut entendre par jugements les jugements contradictoires ou par défaut, ainsi que les transactions judiciaires, à l'exception des jugements provisoires. Il exclut de la protection de l'article 31 les condamnations à dommages-intérêts pour demande abusive, car elles sont étrangères au transport lui-même. On peut se demander pourquoi cette règle ne vise pas également les condamnations pour défense abusive.[21)]

Enfin, l'article 31, § 5, interdit la pratique de la caution j u d i c a t u m s o l v i à l'égard des ressortissants des pays contractants, ayant leur domicile ou établissement dans un de

---

20) Cf. TRANS/WP 9/11, art.27, p.68, et W/TRANS/SC 1/438, n°88 s, p.15.

21) Une telle condamnation fut prononcée par la C.d'appel de Paris 7 mai 1973, BT 1973, 231.

ces pays.

Toutes ces règles cherchent à favoriser l'application de la CMR et la protection juridique des parties aux contrats qui lui sont soumis. Elles ne seront en fait respectées que dans les Etats contractants. La juridiction d'un Etat non contractant saisie en vertu de l'article 31, § 1, appliquera peut-être les règles de droit privé de la CMR, si ses propres règles de conflit ou la clause Paramount le lui ordonnent, mais elle n'appliquera certainement pas les règles de l'article 31.

CONCLUSION

220. Lors de la réunion spéciale pour la CMR, du 14 au 16 février 1972,[1] les gouvernements s'en sont déclarés d'une façon générale satisfaits. Si des amendements pouvaient et devaient être envisagés, aucun cependant ne revêtait un caractère d'urgence qui justifiât la réunion prochaine d'une conférence de révision.

De leur côté, les milieux des transporteurs routiers auraient volontiers vu s'alléger certaines responsabilités et obligations que leur impose la CMR, à en juger par les modifications proposées par l'IRU lors de la même réunion.[2] D'autres propositions de l'IRU tendent à introduire des précisions dans la CMR, ainsi que certaines présomptions en faveur du transporteur. Les propositions de l'IRU ne relèvent cependant pas d'une inadaptation éventuelle de la CMR aux conditions d'exploitation des transports routiers.

221. C'est en aménageant la liberté des parties de définir le contenu du contrat, que la CMR a tenu compte des particularités des transports routiers. Cette liberté est plus grande que celle aménagée par la CIM. Elle concerne aussi bien la conclusion même du contrat que les délais ou le droit de disposition de l'ayant droit. Une fois que le transporteur a assumé une obligation, cependant, la rigueur de la CMR quant à sa responsabilité est la même que celle de la CIM. Il est d'ailleurs favorable au transporteur routier lui-même, que l'usager puisse attendre de lui le même soin dans l'exécution de ses obligations que du transporteur ferroviaire.

Le montant limite de l'indemnité pour dommage à la marchandise a été fixé plus bas que dans la CIM. D'après celle-ci, la limi-

---

1) W/TRANS/SC 1/438.

2) Voir, par exemple, la critique du régime de la responsabilité selon l'article 2 (W/TRANS/SC 1/438, n° 21, p.5). En commun avec la Chambre de commerce internationale, l'IRU a proposé par exemple d'exclure le dommage moral des dommages à réparer en cas de déclaration d'intérêt spécial à la livraison (n° 70, p.13), ainsi que de remplacer le système des présomptions de l'article 30 par celui des fins de non-recevoir (n° 83, p.14).

te était de 100 francs-or par kilogramme à l'époque des négociations de la CMR, mais elle a été abaissée à 50 francs-or lors de la révision de 1970. La limite pour la CMR avait été fixée à 25 francs-or après de vives controverses. Comme lors des négociations de la CMR, il a été proposé à la réunion de février 1972 d'unifier les limites des deux conventions, soit au montant de 25 francs-or, soit à celui de 50 francs-or[3]. Il fut admis que lors d'une éventuelle conférence de révision, un nouveau débat sur la limitation quant au montant serait inévitable. De l'avis de certaines délégations toutefois, il était vain de vouloir fixer un même montant pour les divers moyens de transport, car les conditions économiques ainsi que les régimes des responsabilités sont différents.

222. La CMR règle l'exercice du droit de disposition de l'ayant droit de manière peu satisfaisante. L'exigence de présenter la lettre de voiture au transporteur est un tel obstacle qu'elle n'est habituellement pas observée. Rares sont les tribunaux qui ont imposé strictement le respect des articles 12, 14, 15 et 16 CMR.

Une autre disposition qui n'est guère appliquée est celle de l'article 8. Celui-ci permet au transporteur de se protéger contre d'éventuelles réclamations lors de la livraison, en apposant lors de la prise en charge des réserves sur la lettre de voiture. D'après nos renseigements, cette possibilité n'est jamais utilisée, que ce soit pour des raisons de concurrence, ou pour ne pas s'exposer à repartir avec un camion vide, au cas où l'expéditeur refuserait d'accepter les réserves. Ici, cependant, les tribunaux appliquent à la lettre l'article 9 sur l'absence de réserves et en tirent toutes les conséquences. Il nous semble d'ailleur impossible de proposer une autre réglementation des réserves du transporteur, si l'on veut éviter qu'elles ne deviennent une clause de style dans les contrats de transport .

223. La CMR a eu l'immense avantage d'apporter la cohésion et la sécurité du droit dans un domaine dont l'importance a crû très rapidement dans les trente dernières années. Son succès est évident à

---

3) Même document, n° 60 ss, p.11 s.

présent où, après un lent démarrage, on constate l'adoption de la Convention par vingt-et-un pays. La sécurité de la CMR devrait cependant être encore plus grande sur certains points, dont le plus important est la qualité d'ayant droit dans les actions contre le transporteur. A notre avis, l'attribution de cette qualité ne devrait pas être abandonnée au droit national. Nous mettons nos espoirs dans la première conférence de révision, où il est prévu d'envisager la question.[4] A ce sujet, mais aussi d'une façon générale, nous espérons que les tribunaux suisses s'efforceront de favoriser la sécurité du droit en tenant compte de la jurisprudence établie dans les autres pays contractants de la CMR.

---

4) Même document, n°120, p.19.

ABREVIATIONS

AWD	Aussenwirtschaftsdienst des Betriebsberaters
BT	Bulletin des transports
BTI	Bulletin des transports internationaux par chemins de fer
CB	Convention de Bruxelles du 25 août 1924
CIM	Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route
CO	Code des obligations
CV	Convention de Varsovie du 12 octobre 1929
DB	Der Betrieb
DET	Droit européen des transports
DGV	Der Güterverkehr
DVZ	Deutsche Verkehrs-Zeitung
FF	Feuille fédérale
IRU	Union internationale des transports routiers
JCP	Jurisclasseur périodique, édition générale = La semaine juridique
JDU	Jurisprudence de droit uniforme
JPA	Jurisprudence du port d'Anvers
KVO	Kraftverkehrsordnung
MDR	Monatsschrift für deutsches Recht
NJW	Neue juristische Wochenschrift
OLGZ	Entscheidungen der Oberlandesgerichte in Zivilsachen
RDU	Revue de droit uniforme
Rev.crit.	Revue critique de droit international privé
Rev.trim.comm.	Revue trimestrielle de droit commercial
RIW/AWD	Recht der internationalen Wirtschaft / Aussenwirtschaftsdienst des Betriebsberaters
ROLF	Recueil officiel des lois fédérales
TD	Transport-Dienst
VersR	Versicherungsrecht
VP	Die Versicherungs-Praxis
VW	Versicherungswirtschaft
ZfV	Zeitschrift für Versicherungswesen
ZSR	Zeitschrift für schweizerisches Recht

BIBLIOGRAPHIE

Bauer, Hubert: Les traités et les règles de droit international privé matériel, Rev.crit. 1966, p.537-574.

Becker, Dieter: Die Rechtsgrundlagen des Eisenbahnfrachtvertrages und die Haftung der Eisenbahn nach deutschem Recht sowie nach dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, thèse Hambourg 1964.

Blasche, G.: Die Verjährung, die Kompensation und der böse CMR-Frächter, Verkehr 1973, p.683 ss.

- Zum Haftungsumfang nach der CMR: Ein Fall aus der Praxis, Verkehr 1973, p.1407 ss.

Brunat, Louis: Le régime juridique des transports mixtes route-mer, BT 1971, p.284-285.

- Vérifications incombant au transporteur et conséquences de la prise en charge sans réserves, BT 1973, p.162-163.

- Les réserves du destinataire en trafic routier international, BT 1974, p.77-78.

Buzzi-Quattrini: Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr, Vienne 1961.

von Caemmerer, Ernst: Rechtsvereinheitlichung und internationales Privatrecht, Festschrift für Walter Hallstein, Francfort 1966, p.63-95.

Chao, Andrée: Transports par route. Transports internationaux, Jurisclasseur commercial, 3^{e}vol., 2^{e}app. art.103-108, fascicule D.

Clerens-Stas: La Convention internationale des transports routiers conclue à Genève le 19 mai 1956, Rev.générale des assurances et des responsabilités 1959, 6256^{1}-6256^{10}.

Costanzo, Enzo: Il contratto di trasporto internazionale nella CMR, Milan 1971.

Coutret, E.: Le commissionnaire de transport et la convention de Genève (CMR), BT 1973, p.237-239.

Denkschrift zu dem Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR) und zu dem zugehörigen Unterzeichnungsprotokoll vom gleichen Tage, Bundestags-Drucksache III, n°1144, p.33-47.

Deschenaux, Henri: Le titre préliminaire du Code civil (Traité de droit civil suisse, Tome II, 1), Fribourg 1969.

Doll, Jean-Julien: Transports routiers, Encyclopédie juridique Dalloz, Répertoire de droit commercial, 2e éd. Paris 1974.

Donald, A.E.: CMR - An Outline and its History - Goods to and from the Continent, DET 1976, p.166-181.

Dorrestein: De CMR, De Beursbengel 1961, p.194, 231, 254, 280, 301, 323.

- De z.g. extra kosten bij internationaalen wegverwoer, De Beursbengel 1964, p.191, 206, 241, 273.

Durand, Paul M.F.: Les transports internationaux (ferroviaires et mixtes), Paris 1956, Mise à jour 1963. Cité: Durand.

- Droit et pratique des transports terrestres, Paris 1971.

- Transports internationaux. Etude comparative de la Convention de Berne du 25 octobre 1952 et de la Convention de Genève du 19 mai 1956, Rev.trim.comm. 1956, p.603-621.

- La responsabilité en cas de chargement défectueux sur le camion du transporteur. Preuve imposée au demandeur, note Cass.comm. 17 juin 1969, JCP 1969 II 16107.

- La responsabilité du transporteur terrestre en droit interne et en droit international, note Cass. 19 janv. 1970, JCP 1970 II 16360.

Eger, Georg: Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, Berlin 1909.

Endrigkeit, Kurt: Nochmals: Unterfrachtführer und Teilfrachtführer in der CMR, VersR 1969, p.587-589.

- Lieferfristvereinbarung gemäss Artikel 6 CMR umstritten, DVZ 1974, n°57, p.7.

Engel, Pierre: Traité des obligations en droit suisse. Dispositions générales du CO, Neuchâtel 1973.

Favre, John - Mátyássy, Zoltan: Responsabilité du chemin de fer en cas d'avarie d'une marchandise "périssable" causée par un dépassement du délai de livraison (selon la CIM), BTI 1973, p.43-54.

Finger, Hans-Joachim: Internationaler Eisenbahnverkehr, 2eéd. Munich 1965.

Fitzpatrick, P.G.: Combined Transport and the CMR Convention, Journal of Business Law 1968, p.311-319.

F.N.T.R. - A.F.T.R.I.: Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR). Commentaires, Paris 1972.

Gautschi, Georg: Commentaire bernois, 2eéd., Tome VI, 2, 6: Besondere Auftrags- und Geschäftsführungsverhältnisse sowie Hinterlegung, Art.425-491 OR, Berne 1962.

- Commentaire bernois, 3eéd., Tome VI, 2, 4: Der einfache Auftrag, Art.394-406 OR, Berne 1971.

Giannini, A.: Il contratto di trasporto internazionale automobilistico di merci, Rivista di diritto commerciale e di diritto generale delle obbligazioni 1956, I, p.392-405.

Giles, O.C.: Uniform Commercial Law. An Essay on International Conventions in National Courts, Leiden 1970.

Goltermann, Erich - Krien, Erich: Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-, Personen- und Frachtverkehr, Berlin 1965.

de Gottrau, M.: Internationales Recht des Strassengüterverkehrs, DGV 1971, p.318-328.

Grönfors, Kurt: The Concept of Delay in Transportation Law, DET 1974, p.400-413.

Guldimann, Werner: Internationales Lufttransportrecht. Kommentar zu den Abkommen von Warschau 1929/55 und Guadalajara 1961, Zurich 1965.

Hafner, H. - Goll, A.: Das Schweizerische Obligationenrecht, Zurich 1905.

Heim, Walther: Haftung im internationalen Strassengüterverkehr, VersR 1957, p.425-426.

Hein, G. - Eichhoff, E. - Pukall - Krien: Güterkraftverkehrsrecht, Berlin 1953 ss.

Helm, Johann Georg: Haftung für Schäden an Frachtgütern, Karlsruhe 1966.

Hémard, Jean: Les contrats commerciaux. Tome II: Le mandat commercial - Les transports, Paris 1955.

Heuer, Klaus: Die Haftung des Frachtführers nach der CMR, Hambourg 1975.

Hill, D.J.: International Carriage by Road, Journal of Business Law 1968, p.155-160.

- Carriage of Goods by Road to the Continent, DET 1976, p. 182-207.

Horst: Der Frachtbrief bestimmt den Zahlungspflichtigen, DVZ 1974, n°99, p.7.

Jent, Werner: Betrachtungen zur CMR, Revue suisse d'assurances 38 (1970-1971), p.325-336.

Jucker, R: Prinzipien der Frachtführer-Haftung im schweizerischen und im internationalen Strassenverkehr, tiré à part de Motorlastwagen 1960, n°s 8-10.

Kale, B.: Konvencija o ugovoru za medunarodni prijevoz robe cestom (CMR), Pravni Zivot 1972, p.29-41.

Keller, Alfred: Haftpflicht im Privatrecht, Berne 1970.

Kropholler, Jan: Anwendbarkeit des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Strassengüterverkehr (CMR), note C.d'appel Dusseldorf 18 nov. 1971, AWD 1973, p.401-402.

Kummer, Max: Commentaire bernois, 3^{e}éd., tome I, 1: Einleitung, Art.8-10 ZGB, p.612 ss, Berne 1962.

Kursidem, Franz: Die Haftung des Frachtführers im internationalen Strassengüterverkehr, Zeitschrift für Verkehrsrecht 1964, p.62-64.

Lamy Transport 1974, sous la direction de L. Brunat, Tome I: Route, Paris 1973.

Libouton, Jacques: Les transports routiers internationaux. La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR). 1965-1971. Chronique de jurisprudence, Journal des tribunaux (Bruxelles) 1972, p.381-386, 397-406. Traduit à l'anglais dans DET 1973, p.2-73. Cité: Libouton 1972.

- Les transports routiers internationaux. La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).1972-1973. Chronique de jurisprudence, Journal des tribunaux (Bruxelles) 1974, p.505-515, 528-531. Cité: Libouton 1974.

Loening, Otto: Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (I.Ü.G.) vom 23. Oktober 1924, Berlin 1927.

Loewe, R.: Beförderungsrecht im internationalen Strassengüterverkehr, Vienne 1965.

- Note explicative sur la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par la route (CMR) du 19 mai 1956, document des Nations Unies ECE/TRANS/14, Genève 1975. Cité: Loewe.

Marsilius, G.: Champ d'application des conventions internationales concernant les transports terrestres, BTI 1960, p.28-35, 49-57.

- La responsabilité en cas de force majeure ou d'événement inévitable dans le transport international des marchandises par rail et par route, BTI 1960, p.253-262.

- Equivalence du dol et de la faute. Limitation de la responsabilité en droit de transport, BTI 1967, p.295-301.

Matile, Luc-Etienne: Le droit du destinataire dans le transport international de marchandises par chemin de fer, thèse Lausanne 1958.

Maurer, Th.: Drittverschulden und Drittverursachung im Haftpflichtrecht, Berne 1974.

Mazeaud, Henri - Mazeaud, Léon - Mazeaud, Jean - de Juglart, Michel: Leçons de droit civil, Tome II, 1: Obligations. Théorie générale, 5^{e}éd. Paris 1973.

Mertens, T.W.: Unificatie van transportrecht. Enige opmerkingen over de CMR, Nederlands Transport 1960, p.662-666, 686-689.

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, FF 1969, p.785 ss.

Meylan, François: La responsabilité du chemin de fer pour retard à la livraison de la marchandise. Etude de droit suisse, thèse Lausanne 1971.

Muth, Wolfgang: Leitfaden zur CMR, 3^{e}éd. Berlin 1974.

- Der CMR-Frachtbrief, DGV 1962, p.204-206.

- Die CMR-Haftung des deutschen Güterfernverkehrsunternehmers und ihre Versicherung, DGV 1964, p.94-97.

- Änderung der CMR ?, ZfV 1965, p.1035-1036.

- Zur CMR-Novelle, ZfV 1967, p.248-250.

- Die Frachtführerpflichten bei Übernahme des Gutes, DGV 1969, p.162-163.

- "Temperatur" und "äusserer Zustand" - das sind zwei verschiedene Dinge, DVZ 1969, n°32, p.12.
- Die Frachtführerpflichten bei Übernahme des Gutes im internationalen Strassengüterverkehr, ZfV 1969, p.427-429.
- Unkenntnis über CMR weit verbreitet, DVZ 1972, n°154/155, p.9 et 1973, n°6, p.9.

von Nánássy, Béla: Das internationale Eisenbahnfrachtrecht. Erläuterungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23 Nov. 1933, Leipzig 1943. Cité: Nánássy 1943.

- Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht nach dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 25 Okt. 1952, Vienne 1956. Cité: Nánássy 1956.

von Nánássy, Béla - Wick, Josef: Das internationale Eisenbahnfrachtrecht. Giltig ab 1. Jänner 1965, Vienne 1965.

Oser, H. - Schönenberger, W.: Kommentar zum Obligationenrecht, 3. Teil, 2eéd. Zurich 1945.

Oftinger, Karl: Schweizerisches Haftpflichtrecht, 2eéd. Zurich 1958-1962.

Pinckernelle, Ascan: Die Beweisregel des Art. 18 insbesondere bei Verladungsfehlern des Absenders, ZfV 1969, p.133-134.

Precht, Georg - Endrigkeit, Kurt: CMR-Handbuch über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr, 3eéd. Hambourg 1972.

Prodromides, Menelas: Projets de conventions internationales sur le transport des marchandises en trafic international, Liber amicorum Algot Bagge, p.180-219, Stockholm 1956.

- La Convention de Genève du 19 mai 1956, Journal de la Marine Marchande 19 juill.1956.

Ramberg, Jan: The Law of Carriage of Goods. Attempts at Harmonization, DET 1974, p.2-43.

Rehsteiner, Viktor: Das Verfügungsrecht des Absenders und des Empfängers im Frachtvertrag nach schweizerischem Recht, Berne 1929.

Ridley, Jasper: The Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air, 4^{e}éd. Londres 1975.

Rodière, René: Droit des transports. Transports ferroviaires, routiers, aériens et par batellerie, Tomes I-III, Paris 1953-1962, Mise à jour des tomes I et II 1961.

- Application de la CMR aux commissionnaires de transport, note Paris 9 juin 1967, Rev.crit. 1968, p.451-457.

- Application de la CMR aux commissionnaires de transport, note Paris 9 juin 1967, JCP 1968 II 15563.

- La CMR s'applique-t-elle aux rapports du commissionnaire de transport avec son commettant?, BT 1968, p.106-107.

- Transports routiers, Encyclopédie juridique Dalloz, Répertoire de droit international, Paris 1969.

- La CMR, tiré à part de BT 1970. Traduit à l'anglais dans DET 1970, p.620-654, et 1971, p.2-35, 306-324, 574-593.

- Les domaines comparés des conventions d'unification du droit en matière de transport de marchandises, Miscellanea J.W. Ganshof van der Meersch, 2^{e} vol., Bruxelles-Paris 1972, p.899-905.

- Prescription de l'action selon la CMR, note C.cass.comm. 25 janv. 1972, JCP 1972 II 17171.

- Les transports combinés route/autre mode de locomotion. Contribution à l'étude de l'article 2 de la CMR, BT 1973, p. 458-462.

- Application de la CMR au commissionnaire de transport, note C. Rouen 23 juin 1972, Dalloz 1973 j., p.14-16.

- Avaries communes et transports combinés, BT 1974, p.14-16.

- La CMR. Etude théorique et pratique, BT 1974, p.182-185,

206, 230-232, 242-244, 266-269, 278-280, 290-293, 314-316, 326-328, etc. Cité: Rodière, CMR.

Röper, H.J.: Speditions- und Transportverträge, dans Ch. Reithmann, Internationales Vertragsrecht, 2^{e}éd. Cologne 1972, p.235-242.

Rosenthal, Eduard: Internationales Eisenbahn-Frachtrecht, Iéna 1894.

Runge, Ch.: Die Abgrenzung von KVO und CMR. Inlandsverkehr: CMR-Haftung möglich, DVZ 1975, n^{o}36, p.10.

Rusconi, Baptiste: Quelques considérations sur l'influence de la faute et du fait du lésé dans la responsabilité causale, ZSR 1963 I, p.337-363.

Santoni Rugiu, G.: L'unification des normes concernant la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie dans le cadre de l'intégration européenne, Annuario di diritto comparato e di studi legislativi 1960, p.63-74.

Sassoon, David M.: Liability for the International Carriage of Goods by Sea, Land and Air: some Comparisons, Festschrift für Clive M. Schmitthoff, Francfort 1973, p.325-339.

Scapel, Paul: Traité théorique et pratique sur les transports par mer, terre, eau, air, fer. Le destinataire de marchandises, Paris 1958.

Schneider, A. - Fick, H. - v.Morlot, A.: Das Schweizerische Obligationenrecht vom 30. März 1911, Zurich 1915.

Schulze, Heinrich: Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr und das nationale Recht, Zeitung für Verkehrswissenschaft 1959, p.50-54.

Selici, Özer: Die Haftung des Frachtführers nach deutschem und türkischem Recht und nach den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr, thèse Würzburg 1964.

Seligsohn, Franz: Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924, Berlin 1930.

Sevón, Leif: CMR-konventionen och omlastningfria kombinerade transporter, Tidskrift utgiven av Juridiske Föreningen i Finland 1970, p.399-413.

- La convention CMR et son application par les cours scandinaves, JDU 1971, p.292-307.

Sýkora, Václav: CMR-úmluva o prepravní smlouve v mezinárodní silniční nákladní doprave, Právník 1973, p.1126-1138.

Tapernoux, Benjamin: Le statut juridique des transports routiers internationaux, Revue suisse de jurisprudence 1949, p.339-342.

von Thur, Andreas - Peter, Hans: Allgemeiner Teil des Schweizerischen Obligationenrechts, 1ervol., 3^{e}éd. Zurich 1974.

van Roy, Roland: La responsabilité du transporteur international terrestre, Louvain 1970.

van Ryn, J.: Une nouvelle étape dans l'élaboration du droit des transports: la convention de 1956 relative au transport international de marchandises par route (CMR), Liber amicorum Baron Louis Frédéricq, 2^{e}vol., Gand 1966, p.1047-1062, et DET 1966, p.639-677.

Vergnaud, Pierre: Les transports routiers internationaux, Paris 1960.

Voigt, Wilhelm: Lässt die CMR Haftungsbeschränkungen i.S.d. § 30 KVO zu?, VP 1965, p.34-35.

- Ermittlung des Ersatzwertes nach § 35 KVO und Art.23 CMR, VP 1965, p.54-56.

- Vermögensschädenhaftung nach der CMR, VP 1965, p.122-124.

- Das Ladegeschäft beim CMR-Vertrag, VP 1965, p.148-150.

- Zur Lieferfristregelung der CMR, VP 1965, p.184-186.

- Nach welchem Recht regeln sich in der CMR nicht behandelte Fragen?, VP 1966, p.19-21.

- Zur Hemmung der Verjährung im Frachtrecht, VP 1966, p.60-61.

- Berufung auf bevorrechtigte Haftungsausschlüsse. Die Beweisanforderungen an den Frachtführer, VP 1967, p.167-170.

- Frachtführerhaftung für Gewichtsverluste bei Schüttgütern nach der CMR, TD 1970, p.70-72 = DVZ 1971, n°33, p.12.

- Zur Prüfungspflicht des Frachtführers nach Art.8 CMR, VP 1970, p.173-176.

- CMR und mittelbare Schäden, VP 1971, p.28-30.

- Verladen und Entladen - Haftung nach der CMR, VP 1971, p. 257-260.

- CMR-Haftung bei Überschreiten der Lieferfrist, DVZ 1971, n° 153/154, p.8-9.

- Die rechtliche Seite der in der CMR nicht geregelten Fragen, DVZ 1972, n°99, p.8.

- Bruchschäden an zerbrechlichen Gütern. CMR kennt Haftungsbeschränkung der KVO nicht, DVZ 1972, n°153, p.11.

- Art.17 Abs.2 CMR. Höhere Gewalt oder unabwendbares Ereignis?, VP 1973, p.97-99.

- Haftungsfragen im Rahmen der CMR kompliziert. Versäumung der Regresswahrung löst keine CMR-Haftung aus, DVZ 1973, n°38, p.8.

- CMR kennt keinen Unterschied zwischen beförderungs- oder betriebssichere Verladung, DVZ 1973, n°59, p.7.

- Der Beginn der Lieferfrist beim CMR-Vertrag, VersR 1973, p.501-504.

- Legitimer Anspruch des Empfängers bei Beschädigung, DVZ 1974, n°95, p.8.

- Wer trägt die Bergungskosten bei Lkw-Unfällen?, DVZ 1975, n° 35, p.7.

- Richtigen Absender in den Frachtbrief eintragen, DVZ 1975, n°84, p.10.

- CMR-Haftung auch im kombinierten Verkehr, VP 1975, p.3-5.

Vrebos, J.: Convention relative au transport international de marchandises par route (CMR), DET 1966, p.679-682.

Wesemann, Clemens: Der Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr, AWD 1961, p.189-192.

Wijffels, Robert: Le régime juridique du transport international de marchandises dangereuses par route (CMR - ADR), DET 1969, p.870-887.

- Legal Interpretation of CMR: the Continental Viewpoint, DET 1976, p.208-230.

Willenberg, Jochen: Der internationale Strassengüterverkehr nach dem inkrafttreten der CMR. Eine Übersicht über die ersten Entscheidungen, NJW 1968, p.1020-1025.

- Note au jugement Trib. de gde inst. Berlin 12 nov. 1970, VersR 1971, p.635-636.

Zimmermann, Georges: La responsabilité du commissionnaire-expéditeur, thèse Lausanne 1955.

Züchner, Rudolf: Zum Frachvertrag nach der CMR, VersR 1964, p.220-224.

- Die Haftungsregelung der CMR für den grenzüberschreitenden Strassengüterverkehr, DB 1965, p.59-64.

- Zur Haftungsausschlussregelung der CMR, ZfV 1965, p.488-492.

- Zur Beweislastverteilung bei Berufung des Frachtführers auf Haftungsausschlussbestimmungen des Art.17 Abs.4 CMR, ZfV 1965, p.1037-1038.

- Zur Rechtsnatur des Beförderungsvertrages beim Huckepackverkehr, VersR 1966, p.900-905.

- Zur Frachführerhaftung für Verluste aus Schüttgütern nach der CMR, VersR 1967, p.430-432.

- Beweislastverteilung nach Art.17 Abs.4 CMR, VersR 1967, p.

1026-1029.

- Zur Prüfungspflicht des Frachtführers nach Art.8 CMR, ZfV 1968, p.460-464.

- Frachtführerhaftung für Beschaffenheitsschäden nach der CMR, ZfV 1969, p.887-890.

- Unterfrachführer und Teilfrachtführer in der CMR, VersR 1969, p.203-208.

- Verpflichtung zum Verladen und Entladen sowie Haftung für Verladefehler und Entladeschäden nach der CMR, VersR 1968, p.723-727.

- Rechtsfolgen aus Art. 30 CMR, VersR 1969, p.824-827.

- Rechtsfragen zur CMR-Haftung und CMR-Versicherung, VersR 1969, p.682-688.

- Ersatzpflicht bei Lieferfristüberschreitung nach der CMR, VersR 1970, p.701-704.

- Abgrenzung der Frachtführerhaftung beim Kühlgutverkehr nach der KVO und der CMR, DB 1971, p.513-518.

Articles anonymes:

- Présomption d'origine du dommage, BT 1967, p.36.

- Absence de réserves et présomption de livraison conforme, BT 1968, p.203-204.

- Conditions nécessaires pour que le transporteur puisse bénéficier d'une présomption d'irresponsabilité, BT 1969, p.366-367.

- Responsabilité du chargement et de l'arrimage, BT 1970, p. 355-356.

- De l'utilité d'une lettre de voiture régulière, BT 1971, p. 37-38.

- Vérifications incombant au transporteur, BT 1973, p.8.

- Transports par car-ferries, BT 1974, p.271-278.

- Form und Inhalt des Frachtbriefes nach CMR, TD 1956, p. 2153-2154, 2196-2197.

- Verfügungen und Weisungen gem. CMR, TD 1956, p.2334-2335.

- Angabe von Lieferwert und Lieferinteresse beim Abschluss von Frachtverträgen, TD 1962, p.103-104.

- CMR-Stückzahl- und Gewichtsprüfung durch den Frachtführer, TD 1962, p.2126-2127, et p. de couverture 3.

- Liferfrist im grenzüberschreitenden Strassengüterverkehr, TD 1963, p.1996-1997.

- CMR-Haftung bei kombinierten Beförderungen, TD 1964, p.220-221, et p. de couverture 4.

- CMR-Haftung des Absenders gegenüber dem Frachtführer, TD 1964, p.1240-1241, 1274-1275.

- Haftungsbeschränkungen der KVO-CMR-Haftung, TD 1965, p.17-19.

- Art.17 Abs.4 CMR - Beweislastverteilung, TD 1965, p.1610-1617, et p. de couverture 3.

- Frachtführerhaftung für Begleitpapiere, TD 1966, p.722-723.

- Prüfungspflicht des Frachtführers - Art.8 CMR, TD 1969, p. 796-797.

- Frachtführerhaftung für Gewichtsverluste bei Schüttgütern, TD 1970, p.935-936.

- Welches Recht gilt, wenn die CMR schweigt?, TD 1970, p. 1682-1683.

- CMR und lieferfristüberschreitung, TD 1971, p.1004-1005.

- CMR und Falschauslieferung, TD 1972, p.135-136.

- Das Ladegeschäft, TD 1972, p.375-376.

- Hemmung der Verjährung nach § 40 Abs.3 KVO und Art.32 Abs.2 CMR, TD 1972, p.1060-1061.

- CMR - Betriebssichere Verladung, TD 1972, p.1266-1267.

- Lieferfristvereinbarungen, TD 1972, p.1596-1597.

- Nicht immer haftet der Frachtführer für Abladeschäden, TD 1973, p.519.

- CMR - Aufwendungen bei Schadensfällen, TD 1973, p.965-966.

- Die Lieferfrist im gewerblichen Güterfernverkehr nach KVO und CMR, DVZ 1964, n°27, p.5.

- Lieferfrist läuft ab Lkw-Übernahme, DVZ 1974, n°89, p.2.

- Wer besorgt das Lkw-Ladegeschäft?, DVZ 1974, n°90, p.2.

- CMR: Häufig Streitigkeiten bei "unfreien" Sendungen, DVZ 1974, n°102, p.8.

- Anspruch bei verspäteter Abholung?, DVZ 1974, n° 104, p.2.

- CMR: gute Fahrerschulung mindert Haftungsrisiko. Beweislastregelung bei Mankos oft umstritten, DVZ 1975, n°34, p.11.

- Empfänger trägt Risiko für Schäden bei Entladung, DVZ 1975, n°116, p.12.

- CMR-Haftung für mittelbare Schäden, Internationale Transport-Zeitschrift 1970, p.1504.

Documents

Nations Unies:

E/ECE/TRANS/SC 1/4, du 17 mars 1948
E/ECE/TRANS/SC 1/11, du 8 juin 1948
E/ECE/TRANS/SC 1/23, du 15 octobre 1948
E/ECE/TRANS/142, du 28 janv. 1949
E/ECE/TRANS/SC 1/40, du 28 févr. 1949
TRANS/WP 9/11, du 10 octobre 1949
E/ECE/TRANS/SC 1/64, du 30 janv. 1950
E/ECE/TRANS/SC 1/79 = E/ECE/TRANS/WP 9/13, du 1er mai 1950
TRANS/WP 9/16, du 22 déc. 1950
TRANS/WP 9/18, du 3 mars 1951
TRANS/SC 1/45, du 18 avr. 1951
E/ECE/TRANS/SC 1/116, du 30 avr. 1951
TRANS/WP 9/11, Rev.1, du 8 janv. 1952
E/ECE/TRANS/SC 1/130 = E/ECE/TRANS/WP 9/16, du 18 févr.1952
TRANS/WP 9/22, du 21 déc. 1953
TRANS/WP 9/26 = TRANS/WP 14/42, du 5 févr. 1954
TRANS/WP 9/28, du 24 janv. 1955
TRANS/WP 9/28, Add.1, du 27 janv. 1955
TRANS/WP 9/30, du 23 mars 1955
W/TRANS/WP 9/34, du 6 avr. 1955
W/TRANS/WP 9/35, du 13 avr. 1955
W/TRANS/WP 9/36, du 14 avr. 1955
W/TRANS/WP 9/37, du 16 avr. 1955
W/TRANS/WP 9/38, du 21 avr. 1955
W/TRANS/WP 9/39, du 22 avr. 1955
W/TRANS/WP 9/42, du 22 avr. 1955
W/TRANS/WP 9/40, du 23 avr. 1955
W/TRANS/WP 9/41, du 25 avr. 1955
TRANS/152 = TRANS/WP 9/32, du 10 mai 1955
TRANS/157 = TRANS/WP 9/33, du 12 sept. 1955
W/TRANS/210, du 25 janv. 1956
W/TRANS/210, Add.1, du 17 avr. 1956
W/TRANS/210, Add.2, du 9 mai 1956
W/TRANS/210, Add.3, du 11 mai 1956
W/TRANS/212, du 26 mars 1956
W/TRANS/213, du 9 avr. 1956
E/ECE/253 = E/ECE/TRANS/489, du 19 mai 1956

TRANS/WP 9/35 = TRANS/168, du 6 juin 1956
Me/265/56, du 23 juill. 1956
W/TRANS/WP/ 9/49, du 16 déc. 1957
TRANS/SC 1/17 = TRANS/WP 9/41, du 20 févr. 1958
W/TRANS/SC 1/171 = W/TRANS/WP 9/50, du 25 avr. 1958
TRANS/279 = TRANS/SC 1/178, du 2 déc. 1963
W/TRANS/SC 1/264, du 3 août 1964
TRANS/294 = TRANS/SC 1/188, du 8 déc. 1964
TRANS/319 = TRANS/SC 1/204, du 16 déc. 1966
W/TRANS/SC 1/301, du 14 juin 1967
W/TRANS/SC 1/301, Add.1, du 14 nov. 1967
W/TRANS/SC 1/355, Add.3, du 22 juill. 1969
W/TRANS/SC 1/355, Add.6, du 18 sept. 1969
W/TRANS/SC 1/ Add.7-8, du 6 avr. 1970
W/TRANS/SC 1/403, Add.1, du 10 août 1970
W/TRANS/SC 1/403, Add.2-3, du 17 sept. 1970
W/TRANS/SC 1/403, Add.4, du 30 sept. 1970
W/TRANS/SC 1/403, Add.5, du 28 oct. 1970
W/TRANS/SC 1/403, Add.6, du 2 nov. 1970
W/TRANS/SC 1/438, du 19 avr. 1972

Institut UNIDROIT:

UDP 1948 - Etudes: XXIII Transports par route - Doc.1,2,3, 4,5,6
UDP 1949 - Etudes: XXIII Transports par route - Doc.6,7
XXIII-8 = M 4f
UDP 1949 - Etudes: XXIII Transports par route - Doc.9
Doc.M 10
Doc.M 11 = XXIII-10
Doc.M 13 = XXIII-11
Doc.M 14 = XXIII-12
Doc.G 2
Doc.G 3f = XXIII-13
Doc.G 4a = XXIII-14
Doc.G 5 = XXIII-15
Doc.G 7 = XXIII-16
UDP 1949 - Etudes: XXIII Transports par route - Doc.17,18
UDP 1950 - Etudes: XXIII Transports par route - DOc.19,20
Doc.I 6f = XXIII-21
Doc.I 7f = XXIII-22

Doc.I 9f = XXIII-23
UDP 1950 - Etudes: XXIII Transports par route - Doc.24
Doc.I 12f = XXIII-25
UDP 1951 - Etudes: XXIII Transports par route - Doc.26,27, 28,29,30,31,32,33,34,35
UDP 1952 - Etudes: XXIII Transports par route - Doc.36
UDP 1962 - Etudes: XXIII Transports par route - Doc.37

Office central des transports internationaux par chemins de fer:

Procès-verbaux de la Conférence internationale concernant le transport des marchandises, des voyageurs et des bagages par chemin de fer, Berne mai-juin 1923.

Conventions internationales concernant le transport par chemin de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV). Actes de la 5^{e} conférence de révision, Berne 1954.

TABLE DES MATIERES

pages

INTRODUCTION (n^{os} 1-10) 5

Chapitre 1er: CHAMP D'APPLICATION 14

I. REGLE GENERALE (n^{os} 11-16) 14

II. CAS DES TRANSPORTS COMBINES ET DES TRANSPORTS SUPERPOSES (n^{os} 17-18) 19

Chapitre 2: LETTRE DE VOITURE 23

I. CONCLUSION DU CONTRAT ET LETTRE DE VOITURE (n^{os} 19-30) 23

Conclusion du contrat 23

Obligation d'établir une lettre de voiture 25

Contenu de la lettre de voiture 26

II. FORCE PROBANTE DE LA LETTRE DE VOITURE (n^{os} 31-49) 33

Généralités 33

Vérifications et réserves du transporteur 36

Effets des réserves du transporteur 40

Chapitre 3: OBLIGATIONS ET RESPONSABILITES SPECIALES 48

I. CHARGEMENT ET DECHARGEMENT - CALAGE ET ARRIMAGE (n^{os} 50-53) 48

II. EMBALLAGE (n^{o} 54) 50

III. DOCUMENTS ET RENSEIGNEMENTS DESTINES AUX FORMALITES DOUANIERES ET ADMINISTRATIVES (n^{os} 55-58) 51

Responsabilité de l'expéditeur 51

Responsabilité du transporteur 54

IV. RESPONSABILITE DE L'EXPEDITEUR POUR LES MENTIONS DE LA LETTRE DE VOITURE (n^{os} 59-61) 56

V. INDICATIONS CONCERNANT LES MARCHANDISES DANGEREUSES (n^{os} 62-63) 58

VI. RESPONSABILITE POUR LES LIVRAISONS CONTRE REMBOURSEMENT (n^{o} 64) 59

Chapitre 4: DROIT DE DISPOSITION SUR LA MARCHANDISE 60

I. LE DESTINATAIRE (n^{os}65-72) 60
Intervention dans le contrat 60
Obligations du destinataire 63

II. DROIT DE DISPOSITION (n^{os}73-86) 65
Titulaire du droit de disposition 65
Conditions d'exercice 68
Les ordres du destinataire 71

III. EMPECHEMENTS AU TRANSPORT ET A LA LIVRAISON (n^{os}87-102) 74
Empêchements au transport 74
Empêchements à la livraison 75
Frais 80
Droit de résiliation du transporteur 80

IV. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR QUANT AUX INSTRUCTIONS DE L'AYANT DROIT (n^{os}103-106) 83

Chapitre 5: RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR POUR LES DOMMAGES A LA MARCHANDISE ET LE RETARD 86

I. LE DOMMAGE (n^{os}107-120) 86
Nature des dommages 86
Présomptions quant au moment de la survenance du dommage à la marchandise 90
- Etat de la marchandise à la prise en charge 90
- Etat de la marchandise à la livraison 92
- Présomption de perte 94
Le délai de forclusion de l'article 30, § 3 95

II. ETENDUE DE LA RESPONSABILITE (n^{os}121-153) 96
Généralités 96
Causes normales d'exonération 97
- Faute de l'ayant droit 97
- Ordre de l'ayant droit 99
- Vice propre de la marchandise 99
- Circonstance que le transporteur ne pouvait éviter et aux conséquences de laquelle il ne pouvait obvier 100

Causes privilégiées d'exonération 105
- Principe 105
- Véhicule ouvert et non bâché 107
- Nature de la marchandise 109
- Emballage défectueux 111
- Manutention par l'ayant droit 112
- Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros des colis 115
- Transport d'animaux vivants 115
- Les moyens de l'ayant droit 116
- Domaine d'application des causes privilégiées d'exonération 119
Partage des responsabilités entre le transporteur et l'ayant droit 120

Chapitre 6: CALCUL DE L'INDEMNITE 122

I. INDEMNITE NORMALE (n^{os}154-169) 122
Généralités 122
Valeur de référence de la marchandise 123
Indemnité pour perte 124
- Limitation quant au montant 124
- Frais à rembourser 125
Indemnité pour avarie 127
- Valeur de référence 127
- Dépréciation 127
- Frais entrant dans la valeur de la marchandise 129
- Limitation quant au montant 130
Indemnité pour retard 131
Intérêts de l'indemnité 132

II. MODIFICATION CONVENTIONNELLE DE LA LIMITE DE RESPONSABILITE (n^{os}170-178) 133
Généralités 133
Déclaration de valeur de la marchandise 133
Déclaration d'intérêt spécial à la livraison 134

III. ACTIONS EXTRA-CONTRACTUELLES (n^{os}179-183) 136

IV. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR EN CAS DE DOL OU DE FAUTE EQUIVALENTE AU DOL (n^{os}184-192) 140
Principe 140
Dol 140
Faute équivalente au dol 141
Effets du dol ou de la faute équivalente 143

Chapitre 7: INTERVENTION D'AUTRES PERSONNES DANS L'EXECUTION DU CONTRAT 146

I. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR POUR LES ACTES ET OMISSIONS DE SES AUXILIAIRES ET PREPOSES (n^{os}193-197) 146
Règle générale 146
Dol ou faute équivalente des auxiliaires et préposés 148
II. TRANSPORTEURS SUCCESSIFS (n^{os}198-208) 149
Adhésion au contrat 149
Légitimation passive 152
Répartition interne de la responsabilité 153

Chapitre 8: ACTIONS FONDEES SUR LE TRANSPORT 158

I. QUALITE POUR AGIR CONTRE LE TRANSPORTEUR (n^{os}209-210) 158
II. PRESCRIPTION (n^{os}211-216) 159
Délai 159
Point de départ de la prescription 161
Suspension et interruption 162
Effets du dol ou de la faute équivalente sur la prescription 164
III. FOR, PROCEDURE, COOPERATION JUDICIAIRE (n^{os}217-219) 164

CONCLUSION (n^{os}220-223) 168

ABREVIATIONS 171

BIBLIOGRAPHIE 172
Documents 187